Der Adler

HEFT 1 / BERLIN, 6. JANUAR 1942

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHSLUFTFAHRTMINISTERIUMS

Neuen Zielen entgegen

Der Beobachter in der Kanzel einer Heinkel He 111. Nach den großen Erfolgen des Jahres 1941 ist die deutsche Luftwaffe gerüstet zu neuen Einsätzen — für den endgültigen Sieg

PK Aufn. Kriegsber. Hug (HH)

RUHM UND SIEG

DIE DEUTSCHE LUFTWAFFE IM KRIEGSJAHR 1941

VON GENERAL DER FLIEGER QUADE

Der Luftkrieg gegen England

Bei Beginn des Jahres 1941 stand die deutsche Luftwaffe inmitten des Großeinsatzes gegen England. Die englische Luftwaffe und die Luftrüstungsindustrie waren bis zum Ende des Jahres 1940 Schwerpunktziele unserer Einsätze gewesen. Sie hatten den feindlichen Fliegerverbänden Verluste beigebracht, die etwa das Dreifache der Eigenverluste betrugen. Die Luftrüstungsindustrie war in ihrer Leistungsfähigkeit stark herabgesetzt, wie die immer lauter werdenden Rufe nach amerikanischer Hilfe einwandfrei bewiesen. Trotz zum Teil schwieriger Wetterlagen konnte die deutsche Luftwaffe infolge ihrer günstigen Ausgangsstellungen und relativ kurzen Anflugwegen auch in den ersten Monaten des Jahres 1941 ihre Angriffe mit unverminderter Wucht fortsetzen. Ihr Schwerpunkt wurde immer mehr auf die Kriegsindustrie verlagert und auf das Ziel, mit dem der Feind am empfindlichsten getroffen wurde: die Versorgung Englands.

Alle Zufuhrwege zur Insel führen über See. Schon in Friedenszeiten war der England eigene Tonnageraum nicht genügend groß. Die Schiffahrt der halben W... fuhr ja für englische Pfunde englische Güter. Nur ein Teil davon hatte bei Krieg... beginn mit scharfem Druck dazu gebracht werden können, trotz des erhöhten Risikos in englischem Solde zu bleiben. Tonnage war knapp und kriegswichtig. Ihre Verringerung also für uns von besonderer Bedeutung. Die Herabminderung des dem Feinde nutzbaren Tonnageraumes wurde so ein Schwerpunktziel.

U-Boote und Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine bekämpften in enger Zusammenarbeit mit den Kampfverbänden der Luftwaffe die Geleitzüge, die im Seeraum um England ausgemacht wurden, und versenkten auch im zweiten Kriegsjahr eine hohe Zahl von BRT Handelsschiffsraum.

Versenkungen sind die gründlichste und nachhaltigste Form der Tonnageminderung, aber nicht die einzig mögliche. Schon die Notwendigkeit der Bildung von Geleitzügen beschränkte die Ausnutzung der Tonnage. Warte- und Liegezeiten bei der Zusammenstellung sind unvermeidlich. Während der Fahrt, die meist mehrere Tage dauert, ist die Schnelligkeit des langsamsten Schiffes maßgebend für die Fortbewegung des ganzen Geleitzugs. Auch seine Auflösung vor der Küste der Insel bringt noch einmal Gefahrenmomente.

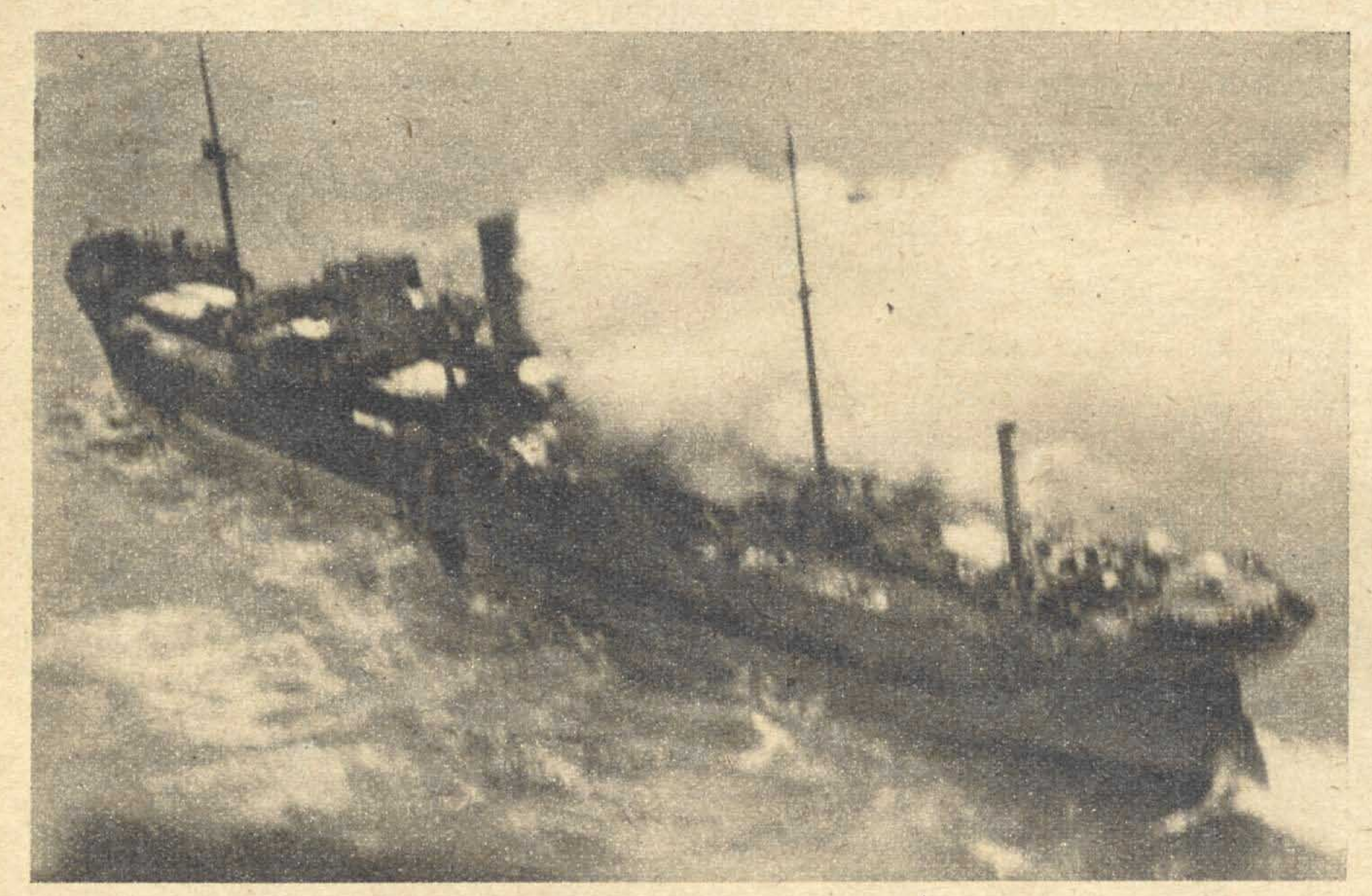
Gelang es außerdem, die Leistungsfähigkeit der Be- und Entladungseinrichtungen in den wichtigsten Ein- und Ausfuhrhäfen herabzusetzen, so mußten weitere Verzögerungen und damit eine neue erhebliche Minderung in der Ausnutzung des Tonnageraums eintreten. Das war eine Kampfaufgabe, die nur die Luftwaffe lösen konnte. Die das ganze Jahr 1941 andauernden Angriffe auf die britischen Häfen sind in allererster Linie ein Kampf gegen den Tonnageraum. Wie gründlich er geführt wurde, geht aus der Tatsache hervor, daß im Laufe der Zeit in den OKW-Berichten als Angriffsziele auch kleine und kleinste Häfen genannt wurden, ... von der englischen Handelsflotte als Ausweichhäfen benutzt werden mußten. Zwangsläufig brachten die zahlreichen Großangriffe auf die wichtigsten Häfen weitere Erschwerungen für die Schiffahrt mit sich: Zerstörungen von Werften, Reparaturwerkstätten, Spezialfabriken für den Schiffbau, Kraftwerken, Lager- und Kühlhäusern, Eisenbahnen und Verkehrswegen. Die Vernichtung oder Beschädigung aller dieser Anlagen mußte aber immer wieder eine entscheidend wichtige Folge haben: Verzögerung in der Abfertigung der Handelsschiffe und damit Verringerung des Tonnageraumes. Daß bei diesen Angriffen auch vielfach in den Häfen Schiffsraum versenkt wurde und daß der bereits gelöschte Inhalt ganzer Geleitzüge ein Raub der Flammen wurde, ist selbstverständlich. Die Öffentlichkeit wird von diesen Angriffserfolgen der Luftwaffe wohl auch in Zukunft ebensowenig erfahren wie von den Schiffen, die der Verminung der Seewege und Hafeneinfahrten durch die Luftwaffe zum Opfer fielen.

Der Kampf gegen die englische Handelsschiffahrt sowie gegen seine Kriegsindustrie hat im Jahre 1941 auch dann nicht nachgelassen, als der Kriegsschauplatz sich erweiterte und die deutsche Luftwaffe im Mittelmeerraum und über Nordafrika erschien und als die Lage auf dem Balkan das Eingreifen der deutschen Wehrmacht auch auf diesem Kriegsschauplatz notwendig machte. Er wurde auch während des Balkanfeldzuges mit kaum verminderter Wucht fortgesetzt. Erst mit der Verlegung des Schwerpunktes der gesamten deutschen Wehrmacht nach dem östlichen Kriegsschauplatz trat im Luftkrieg gegen die Insel eine gewisse Lockerung ein. Aufgehört hat er nie. Und der Seeraum um Großbritannien und die Zufahrtstraßen stehen nach wie vor in gleicher Stärke unter der Aufsicht und der Bedrohung durch die deutsche Luftwaffe und die Kriegsmarine.

Die englische „Nonstop-Offensive"

Sie hatte den Zweck, starke Teile der deutschen Flieger- und Flakartillerieverbände vor der Hauptentscheidung im Osten abzuziehen. Daneben sollte sie durch unausgesetzte (nonstop!) Tag- und Nachtangriffe auf Deutschland und auf das besetzte Gebiet einen moralischen Druck auf die Bevölkerung ausüben. Endlich sollte sie wohl auch außenpolitisch wirken und einen sichtbaren Beweis der Hilfeleistung für den sowjetischen Verbündeten erbringen.

Das für England niederschmetternde Ergebnis dieser Luftoffensive ist bekannt. Die englische Luftwaffe hat sich nicht, wie es auf der Insel so hochtrabend verkündet wurde, „über Berlin mit den Sowjetfliegern die Hand gereicht". Im Gegen-



Über zwei Millionen BRT Handelsschiffraum wurden im Jahre 1941 allein von der deutschen Luftwaffe auf den Meeresgrund geschickt, abgesehen von den Verlusten, die Englands Handelsschiffahrt durch die systematische Verminung der Häfen erlitt. Hier ein Beispiel von vielen: Der 4364 BRT große Handelsdampfer „Royal Crown", der einen Bombenvolltreffer mittschiffs erhielt und kurz darauf sank. Darüber das Großkampfflugzeug Focke-Wulf „Condor", der gefürchtete Feind der britischen Schiffahrt auf den Weltmeeren



Deutsche Fallschirmjäger nehmen britische Truppen auf Kreta gefangen. Die Eroberung dieses britischen Bollwerks im Mittelmeer ist eine der kühnsten Operationen der Kriegsgeschichte, deren Erfolg den Verbänden der deutschen Luftwaffe zu verdanken ist

PK Aufn. Kriegsber. Bischhaus (Wb), Wegener (Atl), Zwilling, Aufn. Focke Wulf, Luftwaffe

Unten: Deutsche Flakartillerie in Afrika. Ritterkreuzträger Oberleutnant Schwabach lenkt das Schießen seiner schweren Batterie auf angreifende britische Panzer

teil — von Osten her sind so gut wie gar keine Einflüge erfolgt. Und der Engländer ist nach einigen ganz schweren Niederlagen äußerst vorsichtig geworden. Bei Tage ließ er sich über dem Reichsgebiet ohnehin nicht blicken. Wichtig ist es aber darauf hinzuweisen, daß nicht die Masse, sondern die Güte unserer zur Abwehr bereitgestellten Jagd- und Nachtjagd- und Flakartillerieverbände dieses Ergebnis erzielt haben.
Der Schwerpunkt des Einsatzes der Verbände der deutschen Luftwaffe lag seit dem 22. Juni 1941 nach dem Befehl des Führers und Oberbefehlshabers der Wehrmacht an der Ostfront. Dort sollte die Entscheidung fallen, die englische Nonstop-Offensive konnte daran nichts ändern.

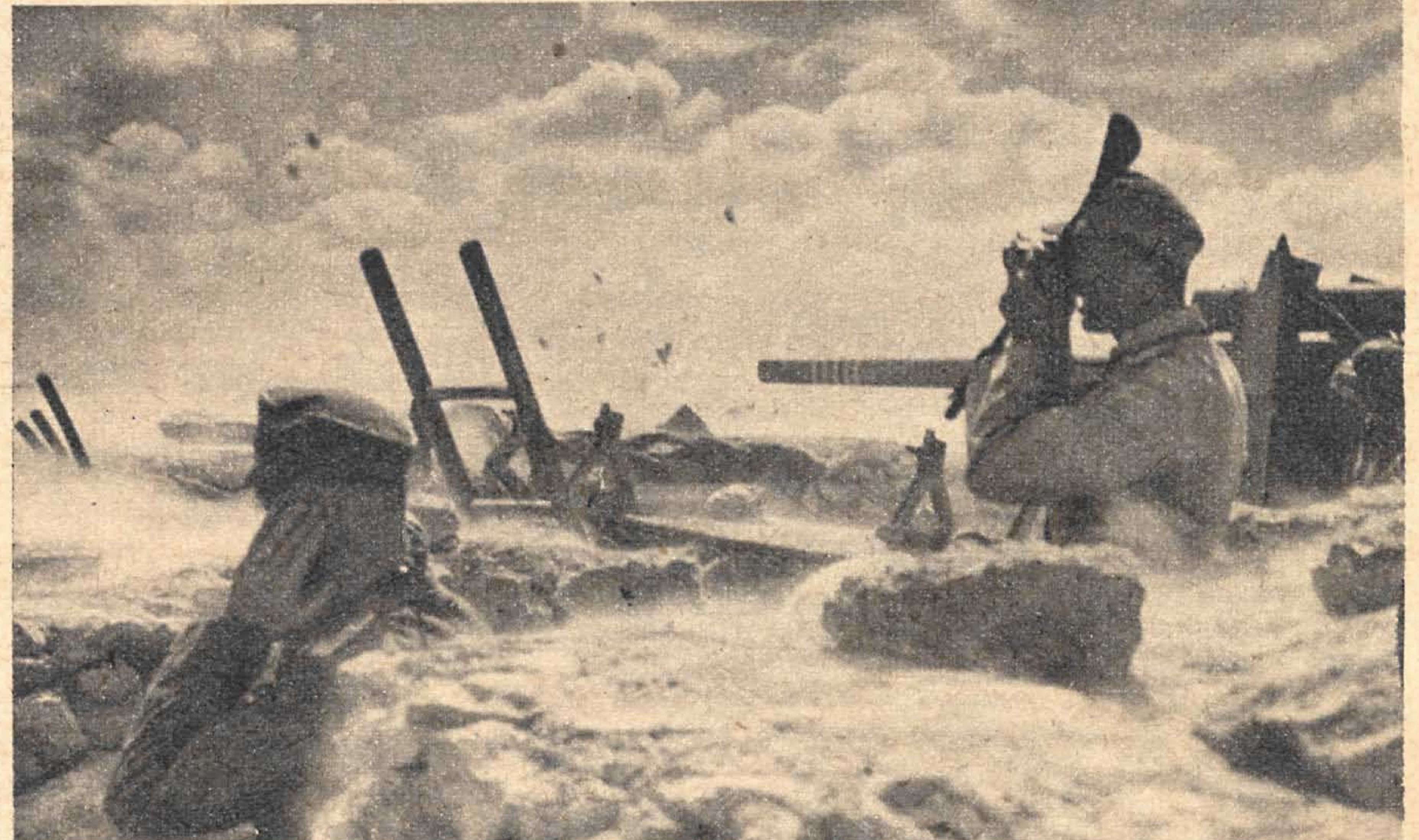
Der Mittelmeerraum und Nordafrika

Durch das Mittelmeer geht der wichtigste Lebensnerv des Empire. Der Weg Gibraltar—Suez-Kanal—Aden ist die kürzeste Verbindung nach Indien. Der Umweg um Afrika ist rund 10 000 km länger. Das erfordert verlängerte Fahrtzeit und vermehrtes Risiko, hohen Mehrbedarf an Tonnage, die, wie oben ausgeführt, England in zunehmendem Maße fehlt.
Das Erscheinen deutscher Flugzeuge im Mittelmeerraum Seite an Seite mit unseren italienischen Bundesgenossen bedeutet daher eine erhöhte Bedrohung dieses für England lebenswichtigen Schiffahrtsweges. Alle Verluste, die seiner Kriegsmarine und seiner Handelsschiffahrt hier zugefügt wurden, waren besonders schwer.
Die stark befestigte Insel Malta mit einem Kriegshafen und mehreren Flugplätzen dient in erster Linie dem Schutze dieses Wasserweges und bedroht außerdem den Seeweg von Süditalien zu den italienischen Häfen in Nordafrika. Ungezählte Luftangriffe auf La Valetta und die Flugplätze hielten die auf der Insel bereitgestellten Kräfte nieder.
Dadurch wurde letzten Endes die Grundlage geschaffen für die Einsatzmöglichkeit des deutschen Afrikakorps, das unter dem Befehl des Generalleutnants Rommel im Rahmen der italienischen Wehrmacht in kürzester Zeit die tief in die Cyrenaika eingedrungenen englischen Truppen bis zur Grenze Ägyptens zurückwarf.
Das deutsche Fliegerkorps unter General der Flieger Geisler hat diesen Siegeszug nachhaltig unterstützt und in vollem Umfang und in diesem Tempo überhaupt ermöglicht. Es gelang ihm nach kurzer Zeit, die englische Luftwaffe, die alle Vorteile — Erfahrung im Wüstenkrieg, Kenntnis des Landes und der Witterungsbedingungen, bessere und nähere Nachschubbasen — auf seiner Seite hatte, so weit auszuschalten, daß sie der auf der Erde angreifenden Truppe nicht mehr gefährlich werden konnte.
Unmittelbar nach Abschluß der Kämpfe nahm das deutsche Fliegerkorps seine schon im Januar begonnenen Angriffe gegen die englische Schiffahrt im Mittelmeer und besonders auch gegen das Gebiet des Suez-Kanals mit erhöhter Wucht und mit bestem Erfolg wieder auf. Die auch von englischer Seite zugegebene mehrfach gelungene längere Sperrung des Kanals stellt eine schwere Schädigung der englischen Schiffahrt dar — und damit einen stark erhöhten Verlust nutzbarer Tonnage. Sie ist als ein großer Erfolg des deutschen Fliegerkorps Geisler zu werten. Eine besondere operative Bedeutung aber hat seine Anwesenheit in Afrika bekommen durch die Entwicklung der Ereignisse auf der Balkanhalbinsel, die mit der Eroberung Kretas endeten.

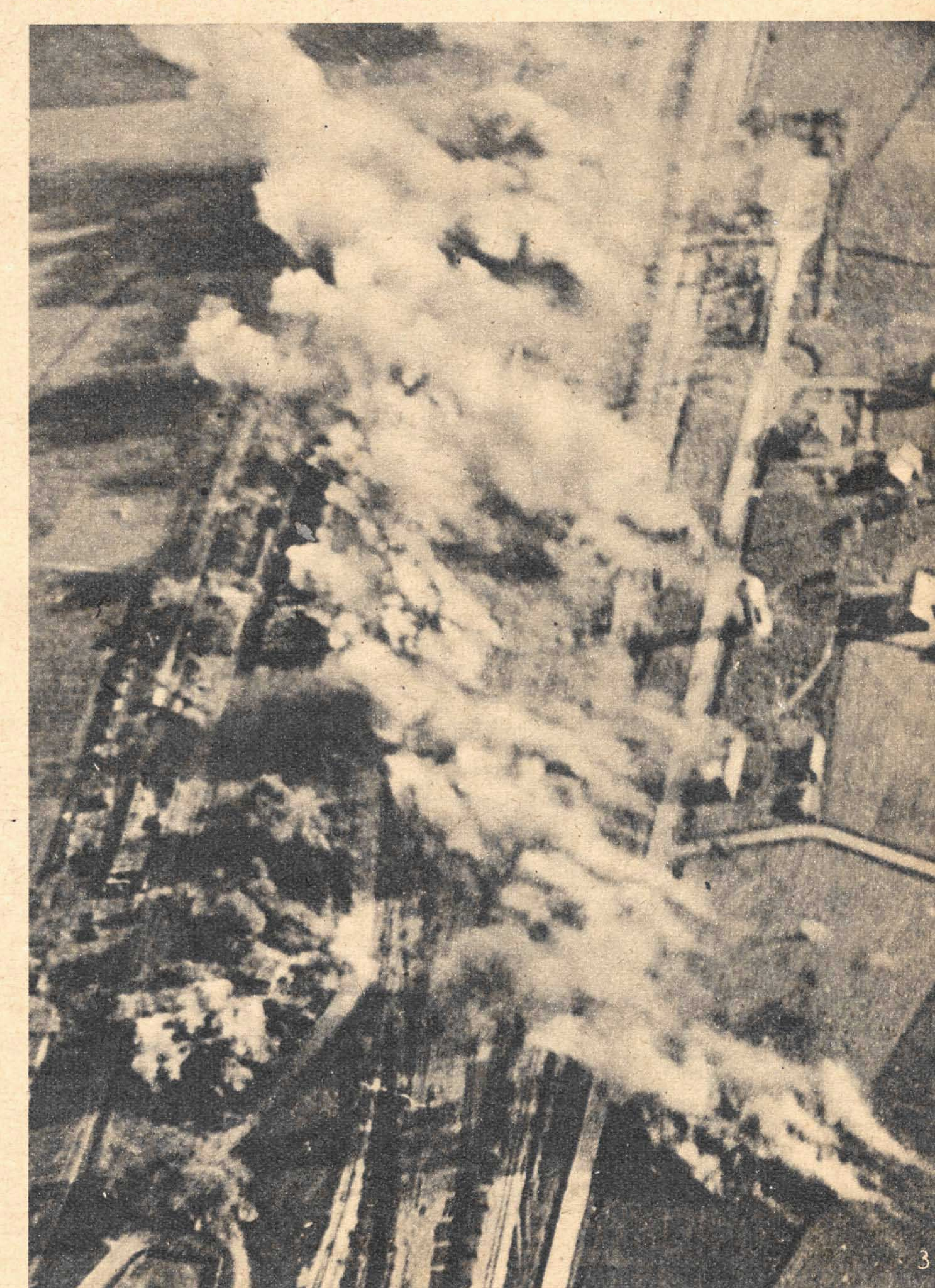
Der Balkanfeldzug

Drei Schwerpunktaufgaben hatte der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht der deutschen Luftwaffe hier zugewiesen: 1. die Zerschlagung der feindlichen Luftwaffe, 2. Angriff und Vernichtung der Verschwörerzentrale Belgrad in allen militärisch wichtigen Zielen, 3. die Unterstützung der kämpfenden Truppe des Heeres. Hier sollte auch seine Flucht erschwert, seine spätere Einschiffung wenn möglich verhindert werden.
Die Niederkämpfung der zahlenmäßig nicht sehr starken serbischen und griechischen Luftwaffen gelang in kurzer Zeit. Damit war dem angreifenden Heere die erste und wichtigste Hilfe zuteil geworden. In dem meist gebirgigen und straßenarmen Lande konnte eine richtig eingesetzte und energisch angreifende feindliche Luftwaffe unseren in engen Tälern kämpfenden und häufig an die Wege gebundenen Truppen ein gefährlicher Gegner werden.
Belgrad wurde befehlsgemäß schon in den ersten vierundzwanzig Stunden schwer getroffen. Damit und mit den in den nächsten Tagen noch wiederholten Angriffen wurde die Hauptstadt des Landes, die Zentrale seines Nachrichten- und Nachschubwesens, der wichtigste Knotenpunkt seines ohnehin dünnen Eisenbahnnetzes, von vornherein völlig ausgeschaltet.
Die auf dem Balkan zur Unterstützung des Heeres bereitgestellten starken Verbände der Luftwaffe konnten überall den Angriffsfronten vorwärtshelfen. Besonders war das der Fall bei der Durchbrechung der mit modernsten Mitteln ausgebauten und von einem zähen und tapferen Gegner verteidigten Metaxaslinie. Starke Stuka- und vor allen Dingen auch Flakartillerieverbände haben hier ganze Arbeit geleistet; der Durchbruch der Angriffstruppe bis zum Ägäischen Meer zerriß dann die Feindfront und führte zur Kapitulation eines Teiles des Griechenheeres.

Fortsetzung auf Seite 13



Vielleicht die härteste Bewährungsprobe war für die deutsche Luftwaffe — ebenso wie für die Infanterie — der Kampf gegen die Sowjets auf einer mehrere tausend Kilometer langen Front vom Eismeer bis zum Schwarzen Meer. Das untere Luftbild zeigt einen Bahnhof des Feindes nach einem erfolgreichen Bombenangriff deutscher Kampfverbände







Viele Hände und viele Gedanken regen sich in einem Kampfgeschwader unserer Luftwaffe, aber nur ein Wille beseelt die Männer: den Feind zu schlagen, wo sie ihn treffen. — So gemütlich haben es die drei Oberwerkmeister der Staffeln der II. Gruppe des KG nicht immer. 3900 Maschinen haben sie bisher startklar gemacht — da ist ihnen ein Gläschen wohl zu gönnen!

Links: Der Gruppenkommandeur, Major K., ist mit schwer beschossener Maschine von seinem 100. Feindflug zurückgekehrt. Mit 42 Jahren hat der Artillerist des Weltkrieges erst fliegen gelernt, heute trägt er die Spangen zum EK I und II und die goldene Frontflugspange



Der I A der Gruppe, der Offizier, der die Einsatzpläne bearbeitet, hat einstmals als Alpenjäger im österreichischen Bundesheer Dienst getan. Jetzt ist er schon mehr als zwei Jahre Kampfflieger und zeichnete sich auf 132 Feindflügen, darunter sehr schweren Englandeinsätzen, aus

KAMPFGR



Der Stolz des 22jährigen T. O. (Technischen Offiziers) ist es, möglichst viele Kampfflugzeuge startklar melden zu können. Daß er neben seiner verantwortungsvollen Arbeit auch möglichst keinen Einsatz ausläßt, dafür zeugen seine 165 Feindflüge. — Bild links: Das Fliegende Personal ist angetreten. Alle diese Männer haben auf vielen Feindflügen Mut, Entschlossenheit und höchstes Können bewiesen

Der Kreml

Die Zwingburg der Sowjets

Diese Luftaufnahme, die unsere Aufklärer mit nach Hause gebracht haben, zeigt in klarster Schärfe die Einzelheiten des Kreml, aus dem sich die sowjetischen Gewalthaber längst vor den deutschen Luftangriffen ins Innere des Landes verzogen haben. Der Kreml war der ursprüngliche Stadtkern Moskaus, er ist in einer Länge von zwei Kilometer von einer 15 bis 20 Meter hohen Mauer umgeben, die von 19 Türmen gekrönt ist. Bis zum 18. Jahrhundert befand sich hier die Residenz der Zaren und der Patriarchen. Der Kreml, unmittelbar an den Ufern der Moskwa gelegen, ist eine Vereinigung von alten Palästen, Kirchen und Klöstern, von Amtsgebäuden und Kasernen. — Obwohl dieses Luftbild vor den letzten größeren Angriffen auf Moskau aufgenommen wurde, zeigen die Gebäude und Anlagen links oben vom Kreml und auf der anderen Seite der Moskwa bereits erhebliche Spuren der deutschen Bombenangriffe

Aufnahme Luftwaffe (Sch)

UPPE XY



Über die Gesundheit der Gruppe wacht der Oberarzt Dr. M., ein praktischer Arzt vom Bodensee. Obwohl nicht mehr dienstpflichtig, betreut der alte Sportflieger freiwillig die Frontkampfgruppe. Unter seinen geschickten Händen ist jeder seiner Patienten in bester Obhut

PK Bildbericht Kriegsberichter Grosse (Atl)



Links: Einer der ersten Warte, die über das Wohl und Wehe der einzelnen Maschinen wachen. Seine große Motorenerfahrung erwarb er sich im Werkstattzug, dem er zwei Jahre lang angehörte



Fliegen macht bekanntlich besonders hungrig, Kampfflieger müssen deshalb gut zu essen haben. Der Staffelkoch sorgt für schmackhafte Kost. Seine Spezialität ist ein saftiger Braten — so die nötige Rohware dafür vorhanden ist


Hauptmann GOLLOB

IN DANKBARER WÜRDIGUNG IHRES HELDENHAFTEN EINSATZES


Oberlt. GRAF v. KAGENECK

IM KAMPF UM DIE ZUKUNFT UNSERES VOLKES

verlieh der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes dem Kommandeur einer Jagdgruppe, Hauptmann Gollob, anläßlich seines 80. Luftsieges als 38. Soldaten der deutschen Wehrmacht, und dem Oberleutnant in einem Jagdgeschwader Graf v. Kageneck, anläßlich seines 65. Luftsieges als 39. Soldaten der deutschen Wehrmacht das

Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Hauptmann Linke, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, hat als Einzelkämpfer und als vorbildlicher Führer seiner Gruppe hervorragende Erfolge erzielt. Die Vernichtung von über 240 Feindflugzeugen und einer großen Zahl von Panzerkampfwagen ist u. a. das bisherige Ergebnis seiner Gruppe. Als Einzelleistungen sind die Versenkung eines britischen U-Bootes, die Vernichtung von 30 sowjetischen Panzern und Lastkraftwagen usw. besonders hervorzuheben. — Hauptmann Freiherr v. Beust, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, erwarb sich durch zahlreiche Einsätze gegen englische Flugplätze und durch die Versenkung mehrerer feindlicher Handelsschiffe besondere Verdienste. Auch im Osteinsatz zeichnete sich seine Gruppe hervorragend aus. — Oberleutnant Skorczewski, Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader, hat sich durch heldenmütige Tapferkeit und ungewöhnliche Erfolge hervorgetan. Im Kampf gegen England versenkte seine Staffel 92 000 BRT und beschädigte weitere 74 000 BRT feindlichen Handelsschiffsraumes. Auch auf dem östlichen Kriegsschauplatz sind seine Leistungen eine ununterbrochene Folge von persönlichen Waffentaten. — Oberleutnant Tonne, Staffelkapitän in einem Schnellkampfgeschwader, hat durch seine gewandte Führung und mitreißendes Vorbild seine Staffel zu bedeutsamen Erfolgen geführt. Im Ostfeldzug zerstörte sein Verband gegen stärkste Abwehr nicht weniger als 138 Feindflugzeuge. — Oberfeldwebel Bühligen, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, vermochte im Kampf gegen England in erbitterten Luftkämpfen 21 Flugzeuge abzuschießen und einen Sperrballon zu vernichten. — Unteroffizier Melzer, Geschützführer in einem Flakregiment, ist aus eigener Initiative stets der vorderen Linie weit vorausgestürmt und hat aus nächster, bedrohlichster Nähe mit seinem Geschütz 13 feindliche Panzerkampfwagen vernichtet PK-Zeichnung Kriegsb. Kutzner, Aufn. Scherl-OKW (7)


Hauptmann LINKE


Hauptmann FREIHERR v. BEUST


Oberleutnant SKORCZEWSKI


Oberleutnant TONNE


Oberfeldwebel BÜHLIGEN


Unteroffizier MELZER

SAMURAI-

Kampf- und Todesmut des

Am 26. Mai 1904, während des russisch-japanischen Krieges, tobte eine heftige Schlacht um die Stadt Nan-Shang, die für den Fortgang der Eroberung von Port Arthur eine entscheidende Rolle spielte. Bei den ersten Angriffen hatten die Japaner große Verluste erlitten. Man sagt, daß damals an einem Tage die Munition für ein halbes Jahr verbraucht worden sei. In jeder Beziehung sah der Kampf für die Japaner aussichtslos aus, so daß der Armeestab zu der Überzeugung kam, den Rückzug anzutreten und den Angriff später von neuem zu beginnen. Der Armeestab unterbreitete den Rückzugsplan dem Armeeführer General Oku, der darauf sagte: „So steht die Sache?" Dann schwieg er und bemerkte nach einer Weile: „Wißt ihr, was der Samurai-Geist ist?" Als Antwort auf diese Frage des Generals folgte ein Generalangriff mit dem Entschluß, die ganze Armee für die Entscheidung zu opfern, und die Festung Nan-Shang fiel . . .

Der Kriegshafen Port Arthur war als eine uneinnehmbare Festung bekannt. Zur Niederkämpfung dieses Stützpunktes trat die japanische Wehrmacht sowohl vom Lande als auch von der Seeseite an. Wichtig war die Sperre der Hafenmündung, um der russischen Flotte die Ein- und Ausfahrt unmöglich zu machen. Am 20. Februar 1904 beschloß der Oberbefehlshaber der japanischen Marine die Sperrung des Hafens durch die Versenkung von fünf veralteten Transportschiffen. Diese Aktion erforderte den todesmutigen Einsatz der Besatzung. Zur Steuerung und Sprengung des einzelnen Schiffes waren je 10 bis 16 Mann nötig. Der Oberbefehlshaber Admiral Togo gab den Befehl, „Freiwillige zum Tode" aus der Flotte zu sammeln. Sofort meldeten sich über 2000 Mann. Man brauchte aber nur 67 Mann. Die erste Aktion fand am 24. Februar statt, und die zweite folgte am 27. März. Bei der zweiten Aktion fiel Kapitän Hirose, der auch die erste Aktion mit einem Schiff erfolgreich durchgeführt hatte. Auch sein Schiff „Fuki Maru" lief um zwei Uhr morgens in die Hafenmündung ein. Als der Feind das Herannahen auf eine Entfernung von zwei Seemeilen bemerkte, wurden sie von den Festungen sofort heftig beschossen. Die „Fuki Maru" steuerte unter dem Kugelregen des Feindes geschickt in die Mitte der Mündung und warf Anker. Kapitän Hirose gab dem Deckoffizier Sugino den Befehl, in den Maschinenraum zu steigen und die Sprengung vorzunehmen. Als die Besatzung das Boot klar machte und auf die Rückkehr Suginos wartete, traf ein feindliches Torpedo die Schiffsseite, und sofort begann die „Fukni Maru" zu sinken. Kapitän Hirose sprang noch einmal an Bord des in die Tiefe gehenden Schiffes und suchte nach dem Deckoffizier. Als das Wasser schon das oberste Deck erreicht hatte, gab Kapitän Hirose die Suche auf und stieg wieder ins Boot. Im Kreuzspiel des Scheinwerfers und der donnernden Geschütze steuerte er durch die hohen Wellen. Im Hagel der feindlichen Geschosse fiel zuerst der zweite Maschinist Koike; dann bemerkte man, daß Kapitän Hirose nicht mehr auf seinem Kommandositz war. Man entdeckte nur noch den zerfetzten Körper und die zerrissenen Uniformstücke des Kapitäns.

Plötzlich erschien ein feindlicher Kreuzer in der Nähe. Die Besatzung war schon entschlossen, mit dem bloßen Seitengewehr das feindliche Kriegsschiff zu entern. Doch der Kreuzer fuhr weiter. Das Boot wurde endlich am Morgen von einem japanischen Kriegsschiff aufgenommen. Kapitän Hirose gilt als Kriegsgottheit und als Vorbild japanischen Soldatentums. Er hatte in einem Brief an seinen Bruder ein Gedicht geschrieben, das wie folgt lautet:

„Mit reinem Herzen diene ich dem Vaterlande.
Niemals schrecke ich zurück vor dem Tode.
Sollte ich mit dem Schiff mein Gebein
ins Gewässer des Port-Arthur versenken,
dann werde ich siebenmal neu geboren sein,
um dem Vaterlande zu dienen. Mein Entschluß
ist fest, zu sterben.
Überzeugt vom Gelingen, zum zweitenmal
steige ich lächelnd auf das Schiff."

Dieses Gedicht verkündet den Geist des japanischen Ritters, der mit dem Todesentschluß in den Kampf geht. Mit dem Wort „Siebenmal werde ich geboren sein, um dem Vaterlande zu dienen" spricht Kapitän Hirose die innerste Überzeugung jedes japanischen Soldaten aus, daß er niemals ruhen werde, wenn ihm auch der irdische Tod beschieden ist, bis der Feind Japans und des Kaisers endgültig besiegt ist. In dieser Einstellung zum Tode liegt die Schlagkraft der japanischen Wehrmacht. Sie ist nicht von heute auf morgen geschult, auch nicht erst mit der modernen Wehrmacht neu entstanden, sondern sie lebt in der Tradition des japanischen Kampfgeistes, der den Charakter des japanischen Volkes mitbestimmte. Das gilt nicht nur für den Soldaten, dem es nach der japanischen Auffassung selbstverständlich ist, mit dem Entschluß zum Tode in den Krieg zu ziehen. Während des russisch-japanischen Krieges kam es vor, daß eine verwitwete Mutter ihren einzigen Sohn in den Krieg schickte und ihrem Leben ein Ende machte, um ihr Kind zu verhindern, daß es ihretwegen sein Leben zu erhalten bestrebt sein könnte.

Die japanische „Todesverachtung" ist keine „Lebensverachtung", wie man das irrtümlich meinen könnte; sie ist auch nicht irgendein tollkühner oder gar abenteuerlicher Leichtsinn, der das Leben nicht ernst nimmt, sondern sie ist äußerlic gesehen eine technische und innerlich betrachtet eine ethische Frage. Technisch wirkt dieser Entschluß zum Tode derart, daß die Waffe bis zum äußersten angewandt werden kann, ja sie kann sogar zu „einer lebendigen Waffe" werden, indem der Mensch sein Leben der Waffe schenkt, indem er als Verlängerung der Waffe wirkt. Diese Beziehung zwischen der Waffe und dem Krieger ist in Japan nicht erst durch die moderne Konstruktion der Waffe entstanden, sondern sie hat ihren Ursprung im altjapanischen Ritterkampf. Wenn zwei Ritter mit Schwertern sich gegenüber-

Japans Heldengeist

japanischen Kriegers / Von Prof. Dr. Junyu Kitayama



Ein japanischer Fechtlehrer mit seinem Schüler beim Üben eines Griffes. Auch in dem in den breitesten Schichten des japanischen Volkes geübten Fechtsport lebt die alte Tradition der Samurai fort

Aufn. Mauritius (2, Henle), Sammlung Handke

standen, war es die Regel der Fechtkunst, daß jeder in der ruhigen Haltung mit einem vorgestreckten Schwert hinter dem Schwert verschwand. Das bedeutete die höchste und geschickteste Haltung, die man mit seinem Schwert beim Kampf einnehmen kann. Der Feind sieht in solchem Augenblick nur das Schwert des anderen vor sich. Man sagt: „Der Mensch und die Waffe sind eins geworden." Das Schwert für einen Ritter war das Symbol seines Geistes. Mit dem Schwert durfte man nicht nur nicht spielen, sondern man durfte es nicht mal auf den Boden fallen lassen. Der Ritter trug sein Schwert immer bei sich; wenn er sich schlafen legte, lag das Schwert neben seinem Kopfkissen. Das, was das Schwert bedeutete, ist das Gewehr oder die jeweilige Waffe für den Soldaten von heute. Das Gewehr ist die Leihgabe des Tenno für den Soldaten. Der Soldat trägt und gebraucht die Waffe im Auftrag des Tenno. Zum Gebrauch des Schwertes wurde gesagt: „Die beste Taktik des Kampfes ist, den Feind zu schlagen, mit dem Entschluß, in demselben Augenblick auch selbst zu sterben. Laß den Feind die Haut deines Leibes schneiden, in demselben Augenblick schneide ihm in sein Fleisch. Laß den Feind dein Fleisch schneiden, so schneide ihm in seine Knochen." Dies war die seelische Voraussetzung zur technischen Ausführung des japanischen Ritterkampfes.

Dank einer derartigen Einstellung zum Kriegertod hat die japanische Fechtkunst eine bis an das Geheimnis streifende Kampftechnik entwickelt. Die Zeit hat sich vom Mittelalter ins Moderne gewandelt, und die Waffe hat ihren Träger gewechselt. Aber der Geist, mit dem die Waffe geführt wird, ist in Japan unverändert geblieben.

In dem japanischen Todesmut offenbart sich die Lebens- und Weltanschauung des japanischen Ritters, des japanischen Soldaten und des japanischen Volkes. „Verteidige deine Treue und Ehre mit dem Tode. Höre erst auf mit deinem Kampf, wenn du tot bist." Des Ritters Treue gehörte einst den Feudalherren. „Ein wahrhafter Ritter dient in seinem Leben nicht zwei Herren." Heute gilt die Treue des japanischen Volkes dem Tenno. Darum, wenn ein japanischer Soldat auf dem Schlachtfeld fällt, ruft er: „Tenno Heika Bansai — Es lebe seine Majestät Tenno." Kein anderes Wort kommt aus dem Munde eines sterbenden Soldaten auf dem Kampffeld. „Das Volk sind Kinder des Tennos", heißt die Definition des Verhältnisses zwischen dem Tenno und seinem Volk. Einst starben die Ritter für ihre Herren. Wenn der Herr unter dem Druck des Feindes sich durch den Harakiri — den ehrenhaften Selbstmord — der Unterwerfung entzog, starb oft eine Schar von Hunderten von Rittern mit ihm den Ehrentod. Die Treue zum Herrn und zum Kameraden bedeutete zugleich die Aufrechterhaltung der Ehre.

Samurai, ein „Zweischwertermann", in den Diensten des Tenno. Es war das Vorrecht der Samurai, zwei Schwerter zu tragen. Nach einer Zeichnung aus dem Jahre 1867

Das japanische Ehrgefühl ist nicht rein persönlich, es wird nicht durch die Taten und Erfolge des einzelnen bestimmt, sondern es gilt viel mehr. Es gilt unmittelbar dem Ansehen der ganzen Familie. Wenn ein Soldat im Kriege fällt, steigt die Ehre seiner Familie. Jede japanische Familie ist eine Kette von Ahnen, die im Familiennamen symbolisch weiterleben. Das Ansehen der Familie aber ist der heimliche Befehl des Ahnen, der einer stetigen moralischen Mahnung gleichkommt. Die Nichtachtung oder die Verletzung der Familienehre ist das größte Vergehen gegen die Ahnen. Durch die Ahnen sind die japanischen Familien seit über 2000 Jahren untereinander verbunden, und an ihrer Spitze steht die Familie des Tenno. Darum gilt die Ehre des Landes und des japanischen Volkes zugleich als die Ehre der einzelnen Familie und ihrer Mitglieder. In dieser innigen Bindung mit der Tenno-Familie und Verbundenheit der Familien untereinander lebt das japanische Volk. Das ist die Erklärung dafür, daß die Treue des japanischen Volkes zum Tenno unermeßlich ist, daß jeder Japaner gern für den Tenno sein Leben opfert.


Das japanische Volk besitzt eine beispiellose Einigkeit und Entschlußkraft, wenn es gilt, das Land und seine Ehre zu verteidigen. Man kann das japanische Volk zum äußersten Entschluß zwingen, wenn man seine Ehre nicht achtet, die das Volk bereit ist, mit äußerstem Todesmut zu verteidigen. General Saigo sagte: „Mit dem Menschen, der weder auf das Leben noch auf das Geld, noch auf den Namen, noch auf den Rang Wert legt, ist schwer auszukommen. Aber keiner außer ihm ist in der Lage, durch alle Hindernisse hindurch die großen Werke des Staates zu schaffen." Das gilt auch vom japanischen Volk selbst. Weder wirtschaftlicher Druck noch politische Schachzüge noch materielles Übergewicht beim Feind können das japanische Volk hindern, das von ihm gesteckte Ziel zu erreichen, denn es gibt den Kampf nur auf, wenn es gestorben ist." Saigo sagte auch: „Ein Mann zieht es vor, wie ein Edelstein sich zerschlagen zu lassen, denn als ein Ziegelstein wohlerhalten zu bleiben."

Treue zum Tenno und äußerste Kampfentschlossenheit bis zum Tod waren die Haupteigenschaften des Samurai, sie sind als die geistigen Mächte Japans bis heute geblieben — sie sind der Schlüssel für die Haltung zu seinen Verbündeten und für die Taten der japanischen Wehrmacht, die wir in diesen Tagen mit Bewunderung erleben.



Japans Flieger vor dem Start zum Feindflug. In den modernen Soldatenuniformen und den Pilotenanzügen der Flieger schlägt in Japan das Herz der Männer getreu den Samurai-Idealen, die heute ebenso verpflichtend sind wie vor Jahrhunderten


Japan schlägt zu



Das Ende der „Prince of Wales"

Schon wenige Stunden nach dem Ausbruch des durch die plutokratischen Mächte in Ostasien vom Zaun gebrochenen Krieges haben die USA und Großbritannien erfahren müssen, mit welcher Härte Japan blitzschnell zuzuschlagen versteht. Die Seeschlacht von Hawai, in der die Amerikaner das Gros ihrer Pazifik-Schlachtflotte verloren, die Versenkung der britischen Schlachtschiffe „Prince of Wales" (deren Untergang unser Großbild zeigt) und „Repulse" durch japanische Flugzeuge, die erfolgreichen Landungen auf den Philippinen und auf der Malaien-Halbinsel, die Luftangriffe auf Singapur, das „Gibraltar des Ostens" (Bild rechts unten), die Besitznahme der Inselbastionen Guam und Wake im Stillen Ozean, der Fall Hongkongs und nicht zuletzt die zahlreichen Luftkämpfe im neuen ostasiatischen Kampfraum haben das Sonnenbanner Nippons überall siegreich über dem Sternenbanner und dem Union Jack emporsteigen sehen — als Zeichen des Entscheidungsringens zwischen zwei Welten, wie der Führer diesen Krieg bezeichnet hat

Zeichnung H. v. Medvey



„Ziel aufgefasst!"

Flakartillerie vor Leningrad

Nach der durch den Winter bedingten Beendigung der Angriffsoperationen im Osten steht die deutsche Flakartillerie an allen Frontabschnitten wie immer auf der Wacht. So haben die Kanoniere auch vor Leningrad an den günstigsten Stellen ihre Posten bezogen, von denen aus jedes sich nähernde feindliche Flugzeug sofort zielsicher unter Feuer genommen wird

Links: „Ziel aufgefaßt!" Der E-Meßmann ist auf dem Posten. Schon von weitem verfolgt er das näherkommende Flugzeug, mißt die sich verringernde Entfernung und ruft die Ergebnisse aus

Links: Feuerbereit! Kaum ist das feindliche Flugzeug in den Bereich der Wirksamkeit des 2-cm-Geschützes eingetreten, so bellen auch schon die Feuerstöße. Nur wenige Sekunden, dann ist für das leichte Geschütz der „Feuerzauber" vorbei

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Fred (Sch)

Rechts: „Feuerstöße!" ruft der Geschützführer durch den Lärm des Kampfes und der Motoren. Er ist verantwortlich für den Einsatz des Geschützes, und seine Umsicht und Entschlossenheit ist oft entscheidend für den Erfolg der Abwehr



Der Flugmeldeposten am Richtungsweiser. Mit diesem, mit einer hervorragenden Optik ausgestatteten Instrument hat er schon frühzeitig den Feind erkannt und während des Kampfes verfolgt. Nun sieht er, wie der Gegner — zweifellos getroffen — abdreht

Ein unerbittlich harter, auf kurze Augenblicke zusammengedrängter Kampf, das ist das Wesen der leichten Flakartillerie in der Luftabwehr. Die Spuren des Kampfes noch in den Mienen, schauen K 1 bis K 4, die Männer der Geschützbedienung, dem Gegner nach





Bei dem Besuch auf einem Feldflugplatz im Westen wird dem Reichsmarschall von Oberst Galland sein Jagdflugzeug vom Baumuster Me 109 vorgeführt, mit dem der erfolgreiche Jagdflieger an der Kanalfront bereits 95 Luftsiege erringen konnte

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Böcker



Der große Tag des Geschwaders. Der Reichsmarschall schreitet in Begleitung des Geschwaderkommodore Oberst Galland die Front des Geschwaders ab

Der Reichsmarschall bei Oberst Galland

Auf einem Feldflughafen im Westen



Bewährte Jagdflieger werden vom Reichsmarschall persönlich mit dem EK I ausgezeichnet. Links im Bild Oberst Galland. — Rechts: Der Reichsmarschall läßt sich von Oberst Galland Bericht über die letzten Einsätze erstatten



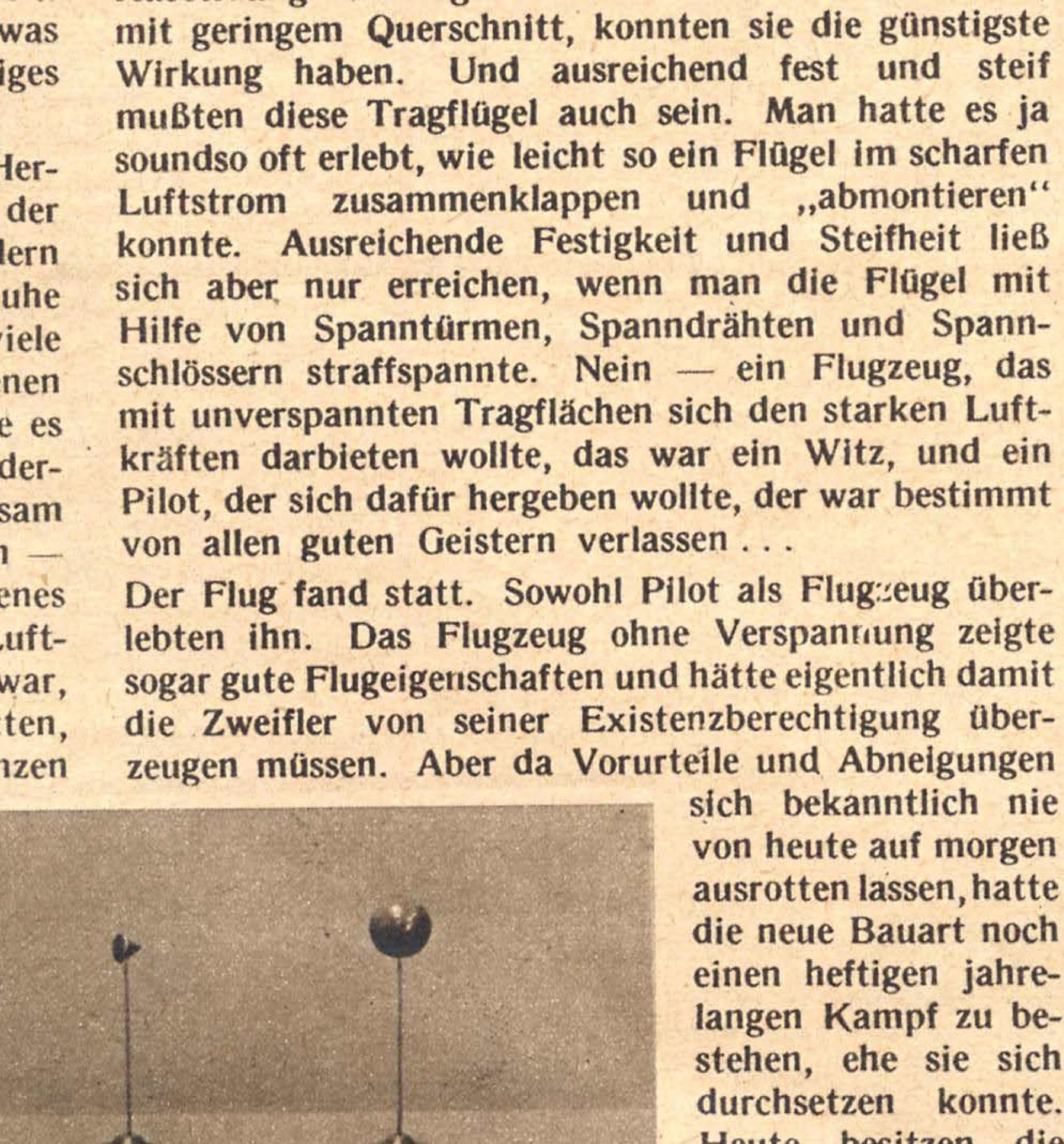
Der „Fliegende Drahtverhau“ –

es war einmal

Wie der freitragende Ganzmetall-Flügel entstand

Von Dr. Herbert Müllenbach

Das typische Beispiel eines „Fliegenden Drahtverhaues“. Die Spanntürme und oft mehrere Dutzend Meter lange Spanndrähte hatten den Flügel in seiner Lage zu halten, leisteten dabei aber einen gewaltigen Luftwiderstand. — Bild unten: Und das war die Junkers J 1, das erste Flugzeug mit dem dicken, freitragenden Flügel aus Ganzmetall



Menschenskind — sind Sie des Lebens überdrüssig, „oder was ist sonst mit Ihnen los, daß Sie mit einem Flugzeug ohne Verspannung fliegen wollen?“ Diese Frage wurde am Morgen des 12. September 1915 auf dem Flugplatz Döberitz bei Berlin an den damaligen Leutnant Mallinckrodt gerichtet, als er den ersten Eiseneindecker von Professor Junkers ausprobieren wollte. Das Flugzeug, dem diese Worte nicht minder als seinem Piloten galten, besaß wie alle anderen damaligen Flugzeuge Rumpf, Tragflächen, Motor, Fahrwerk, Leitwerk, war also eigentlich ein normales Flugzeug — und stach doch so sehr von ihnen ab, daß man es als „anormal“ und einen Flug mit ihm als „Himmelfahrtskommando“ bezeichnete. Kein Mensch wollte damit fliegen, und nur Leutnant Mallinckrodt hatte sich dazu bereit erklärt. Was aber war es, was gegen dieses Flugzeug, das immerhin ein ganz gefälliges Äußeres bot, vorlag?

Nun, gegenüber seinen vielen Kollegen anderer Herkunft wies es einen gewaltigen Unterschied auf, der die Gemüter — nicht nur an jenem Morgen, sondern auch vorher und noch lange nachher — nicht zur Ruhe kommen ließ: an Stelle von dünnen und durch viele Spanntürme und Spanndrähte zusammengehaltenen Tragflächen, wie die „Kollegen“ sie besaßen, hatte es dicke Tragflächen, die mit wuchtigen Ansätzen beiderseits des Rumpfes herauswuchsen und sich erst langsam gegen die Enden zu verjüngten. Dicke Tragflächen — das bedeutete glatten Irrsinn, das war ja vollkommenes Hinwegsetzen über alle Erfahrungen über den Luftwiderstand! Das Tollste aber an dieser „Kiste“ war, daß die Tragflächen gar keine Verspannung hatten, die doch erfahrungsgemäß das A und O der ganzen Flugzeugfestigkeit und -sicherheit bildete! Bei der erste Bö würden sie seitlich herunterklappen wie zwei Lappen! Außerdem war das ganze Flugzeug aus Eisen — ein Hohn auf alle Gesetze des Leichtbaues! Ein Flug mit diesem „Blechesel“ wäre daher nicht nur barer Unsinn, sondern geradezu Selbstmord! Was versteht auch schließlich ein wirklichkeitsfremder Professor aus Dessau, der wohl Badeöfen bauen kann, aber kein Flieger ist, vom Flugzeugbau?

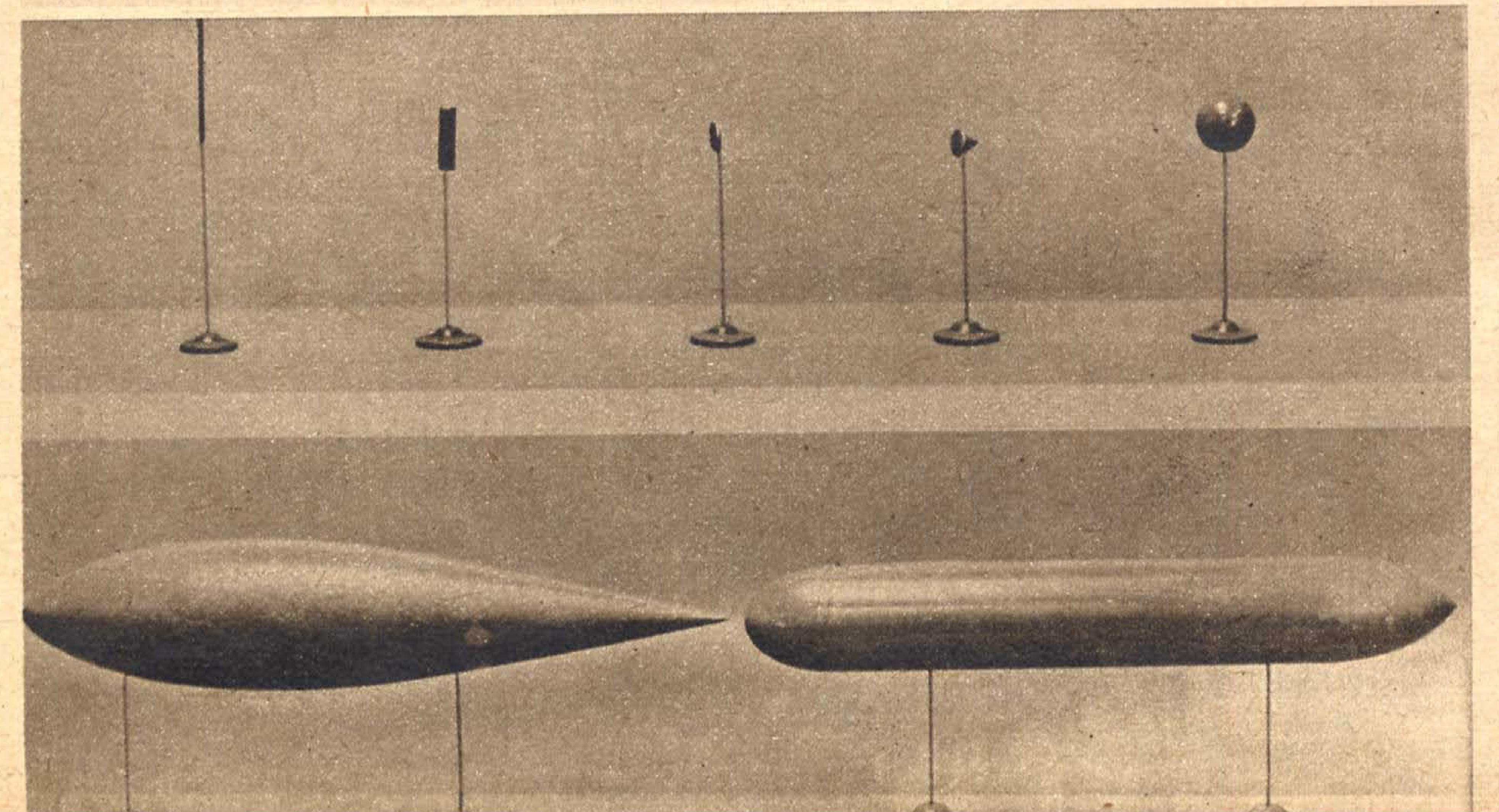
Nein, da wußten es die Praktiker, die schon seit Jahren mit Flugzeugen umgingen, doch besser. Ein Flugzeug, das die Erdenschwere überwinden wollte, mußte doch leicht sein und durfte der Luft möglichst wenig Widerstand bieten, was nur durch eine möglichst flächenhafte Ausbildung der Tragflächen zu erreichen war. Nur so, mit geringem Querschnitt, konnten sie die günstigste Wirkung haben. Und ausreichend fest und steif mußten diese Tragflügel auch sein. Man hatte es ja soundso oft erlebt, wie leicht so ein Flügel im scharfen Luftstrom zusammenklappen und „abmontieren“ konnte. Ausreichende Festigkeit und Steifheit ließ sich aber nur erreichen, wenn man die Flügel mit Hilfe von Spanntürmen, Spanndrähten und Spannschlössern straffspannte. Nein — ein Flugzeug, das mit unverspannten Tragflächen sich den starken Luftkräften darbieten wollte, das war ein Witz, und ein Pilot, der sich dafür hergeben wollte, der war bestimmt von allen guten Geistern verlassen . . .

Der Flug fand statt. Sowohl Pilot als Flugzeug überlebten ihn. Das Flugzeug ohne Verspannung zeigte sogar gute Flugeigenschaften und hätte eigentlich damit die Zweifler von seiner Existenzberechtigung überzeugen müssen. Aber da Vorurteile und Abneigungen sich bekanntlich nie von heute auf morgen ausrotten lassen, hatte die neue Bauart noch einen heftigen jahrelangen Kampf zu bestehen, ehe sie sich durchsetzen konnte. Heute besitzen die Verkehrs- und Kampfflugzeuge aller Länder längst den Junkersschen „freitragenden“ Flügel. — Wie kam aber Junkers damals dazu, diese neue, vom Herkömmlichen abweichende Bauart, die für ihre Zeit so absurd galt, zu entwickeln? Seine Kritiker hatten in einem recht: er war kein Flieger, also für damalige Anschauungen kein Fachmann, er war ein Mann der Theorie, ein Wissenschaftler und Forscher. Allerdings mit praktischer Logik und dem Blick für die zukünftigen Notwendigkeiten und die Entwicklung von morgen! Als einer der ersten Ingenieure hatte er das Flugproblem von der wissenschaftlichen Seite her angepackt und war dabei zu der umwälzenden Erkenntnis gelangt, daß es ja nicht so sehr darauf ankommt, das Gewicht des Flugzeuges möglichst niedrig zu halten — wenn auch das wichtig ist —, sondern daß es viel notwendiger ist, für ein möglichst gutes Verhältnis zwischen den am Flugzeug wirksamen Auftriebskräften und den in Kauf zu nehmenden Widerstandskräften zu sorgen.

Diese lapidare Erkenntnis bedeutete nicht mehr und nicht weniger, als daß der Flügel durchaus ein gewisses Gewicht besitzen dürfe, wenn nur der durch ihn erzeugte Auftrieb den gleichzeitig durch ihn hervorgerufenen Widerstand größenmäßig möglichst überträfe und selbst möglichst groß sei. Das Gewicht des Flugzeuges wird ja durch den Motor nicht direkt gehoben, sondern durch den an den Tragflächen entstehenden Auftrieb, wobei die durch den Motor angetriebene Luftschraube den Widerstand des Flugzeuges zu überwinden hat. Maßgebend für Junkers war also der Bruch „Auftrieb : Widerstand“, bei dessen genügender Größe ein noch so großes Gewicht ohne weiteres durch den Flügel getragen werden konnte.

Um nun dieses Verhältnis von Auftrieb zu Widerstand in dem gedachten Sinne möglichst günstig zu gestalten, mußte Junkers den Widerstand auf ein Minimum reduzieren. Hierfür hatte er eine geniale Idee, die er in einem Patent vom 1. Februar 1910 niederlegte: er wollte alle Widerstand erzeugenden Teile des Flugzeuges entweder ganz fortlassen oder, soweit sie unumgänglich sind, so umformen, daß ihr Widerstand auf einen kleinen Bruchteil des bisherigen herabgedrückt wird und sie zum Auftrieb beitragen, oder — und darin liegt das Geniale seiner Idee — diese Teile innerhalb der Flügel unterbringen. Da aber die bisherigen dünnen stoffbespannten Flügel für eine derartige Bauart natürlich nicht in Frage kamen, mußten sie „dick“ gemacht werden.

Dabei tauchte eine sehr naheliegende Frage auf: Wird ein Flügel mit einem senkrecht zur Bewegungsrichtung dicken Querschnitt nicht selbst viel mehr Widerstand erzeugen, als durch den Fortfall der übrigen Widerstandskörper eingespart wird und so einen Strich durch

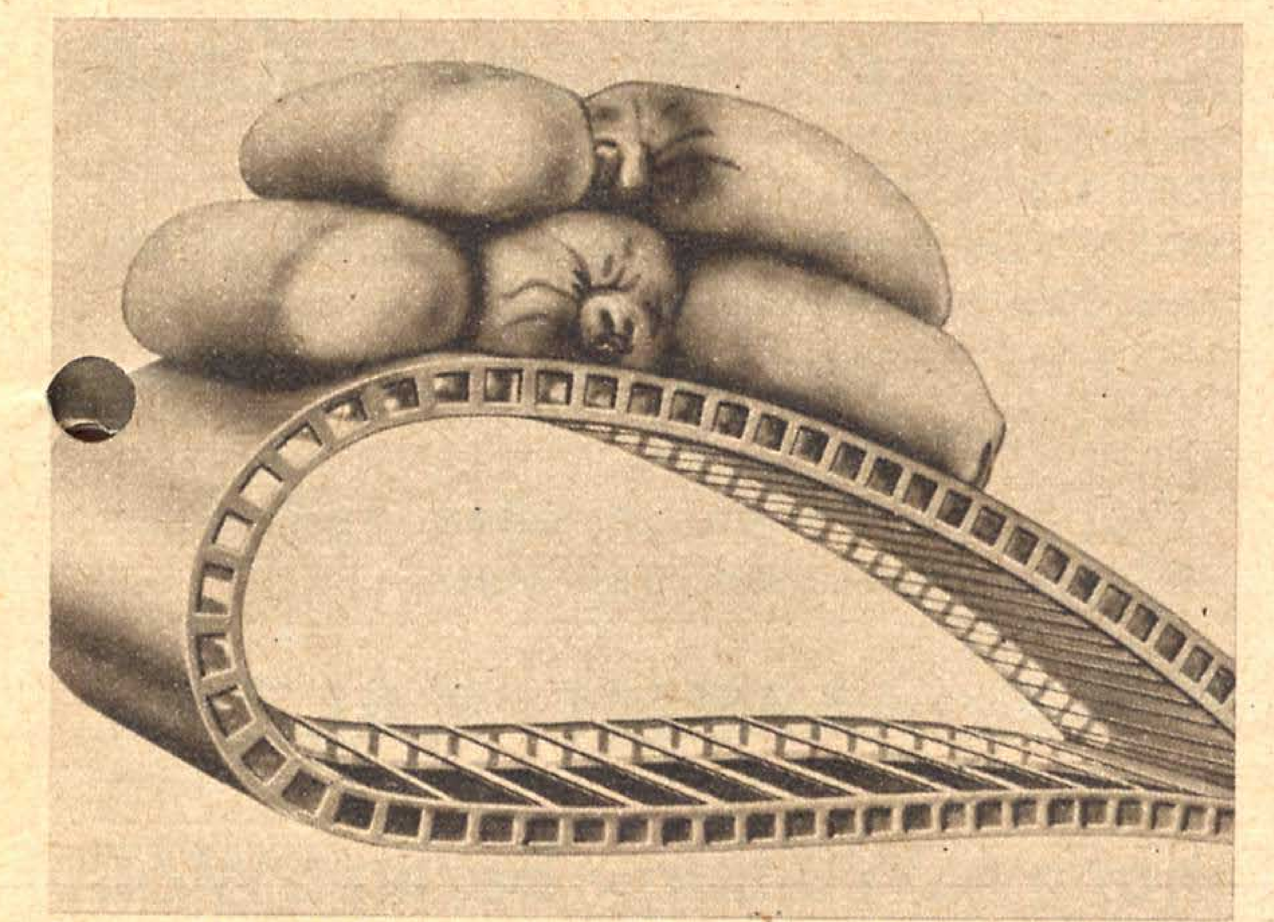


Körper verschiedener Größe, aber gleichen Luftwiderstandes, an denen Professor Junkers seine grundlegenden Versuche machte

die ganze Rechnung machen? Es ist kennzeichnend für die Macht der Vorurteile in der Technik jener Zeit, daß bis dahin noch niemand sich mit dieser Frage beschäftigt hatte. Man nahm vielmehr rein gefühlsmäßig an, daß für den Widerstand eines Flügels allein der Querschnitt senkrecht zur Bewegungsrichtung maßgebend sei, und suchte diesen möglichst klein zu halten, ohne recht zu prüfen, ob ein dicker Flügel überhaupt merklich ungünstiger im Verhältnis von Auftrieb zu Widerstand würde und um wieviel. Wohl aber lagen Meßergebnisse an geometrischen Körpern wie Kugeln, Zylindern, Scheiben und Luftschiffkörpern vor, aus denen man ersehen konnte, daß bei gleichem Querschnitt der Widerstand außerordentlich verschieden ist.

Professor Junkers drehte nun den Spieß herum und ließ sich auf Grund dieser Messungen Körper gleichen Widerstandes, aber sehr verschiedener Größe machen. Der Größenunterschied dieser Körper war so auffällig, daß man auf den ersten Blick zu dem Schluß kommen mußte, daß nicht die Größe des Querschnittes, sondern die ganze Formgebung an sich ausschlaggebend sei. Diese Tatsachen berechtigten ihn zu der Hoffnung, daß auch der dicke Flügel ohne allzu große Widerstandserhöhung ausführbar sei. Er baute sich daher einen eigenen Windkanal, in dem er Modelle von Flügeln und anderen Flugzeugteilen einem durch Gebläse erzeugten Luftstrom aussetzte und dabei Auftrieb und Widerstand maß. Dabei stellte es sich heraus, daß die zur Flugrichtung senkrechte Querschnittfläche ruhig groß sein kann, wenn sich die anblasende Luftströmung hinter derselben wieder schließen kann, ohne merklich verwirbelt zu werden. Der dicke Flügel war [illegible] möglich, wenn er nach hinten harmonisch verjüngt [illegible]rde.

Mit dieser Entdeckung war Junkers einen wichtigen Schritt weitergekommen. Nachdem nun sein Flügel getrost eine große Dicke besitzen durfte, konnte er die Wände des so entstehenden Hohlkörpers ohne zu großen Gewichtsaufwand so eigensteif und fest bauen, daß eine Drahtverspannung überflüssig wurde und verschwinden konnte. Während beim Flügel mit Stoffbespannung die Stoffhaut lediglich zur äußeren Formgebung des Flügels diente — also keinerlei tragende Funktion besaß —, machte Junkers die ja ohnehin notwendige Flügelhaut zum Aufnahmeorgan für die auf den Flügel einwirkenden Luftkräfte. Er ging noch einen Schritt weiter und sagte sich: Wenn die Haut schon dicker gemacht wird und damit ganz von selbst eine höhere örtliche Festigkeit erhält, darf sie, ohne weitere Erhö-



Beim „dicken", freitragenden Flügel von Professor Junkers nehmen die steifen und festen Außenwände alle Kräfte auf

Aufn. Junkers-FM (4)

hung des Flügelgewichtes, ruhig aus Metall ausgeführt werden, denn nur Metall besitzt die von einem Flugzeug zu fordernde Zuverlässigkeit.

So entstand der dicke, freitragende Flügel aus Ganzmetall, wie er inzwischen Allgemeingut des internationalen Flugzeugbaues geworden ist und ohne den ein schnellfliegendes Flugzeug heute undenkbar ist. Führende Flugzeugbauer des In- und Auslandes haben den Junkersschen freitragenden Flügel denn auch als die genialste Erfindung bezeichnet, die je im Flugzeugbau gemacht wurde. So hat das Flugzeug von 1915, das die Meinungen von damals so stark verwirrte und so sehr als „unmöglicher Außenseiter" galt, eine glänzende Rehabilitierung erfahren. Heute hat es seinen Ehrenplatz im Deutschen Museum in München. Das Zeitalter der verspannten Flugzeuge, der „fliegenden Drahtverhaue", wie man heute scherzhaft sagt, ist — abgesehen von einigen wenigen Sportflugzeugen — vorbei. Dem freitragenden Flügel von Professor Junkers dagegen gehört die Gegenwart und erst recht die Zukunft.

„Ruhm und Sieg"

Fortsetzung von Seite 3

Endlich war es nur der Luftwaffe möglich, die Flucht eines großen Teiles des englischen Expeditionskorps zu verhindern. Mit den im Seeraum um Griechenland versenkten 75 Transportschiffen mit rund 400 000 BRT ging ein Teil der Flüchtlinge auf den Meeresgrund, der sich schon gerettet wähnte. Weitere 147 Schiffe mit rund 700 000 BRT wurden schwer beschädigt.

Heldenepos Kreta

Der Besitz Kretas war für die Fortführung der Kämpfe im Mittelmeerraum von entscheidender Bedeutung. Vom Führer war die Eroberung auf dem Luftwege befohlen. Der Reichsmarschall leitete die Operation persönlich. Der Luftflotte IV unter Generaloberst Löhr war die taktische Vorbereitung übertragen. Ihre Besonderheit liegt darin, daß zur Vorbereitung und Durchführung fast ausschließlich Verbände der Luftwaffe eingesetzt wurden: neben den Kampf-, Jagd- und Aufklärungsverbänden des verstärkten Fliegerkorps des General der Flieger von Richthofen waren die auf der Erde kämpfenden Truppen Fallschirm- und Luftlandetruppen, sowie gleichfalls zum großen Teil mit Transportflugzeugen auf den Kampfplatz geschaffte Gebirgstruppen, die dem General der Flieger Student unterstanden.

Nur die Luftwaffe konnte auch die Operation vorbereiten: Sie schaffte Klarheit über die Lage auf Kreta — die Flugplätze, Befestigungsanlagen, Straßenverhältnisse, Ortschaftsbelegung — soweit das möglich war. Daneben mußten die Standorte und Bewegungen der englischen Flotteneinheiten im Mittelmeerraum überwacht werden, mit deren Eingreifen bei Angriffsbeginn mit Bestimmtheit zu rechnen war.

Der am 20. Mai einsetzende Angriff war an den vorangegangenen Tagen vorbereitet und wurde am Angriffstage selbst durch stärksten Einsatz des Fliegerkorps von Richthofen unterstützt. Es mußte die fehlende Artillerie ersetzen, den Verteidiger, und zwar besonders die feindliche Flakartillerie, niederhalten, den Luftraum freikämpfen.

Da es zunächst nur an einer Stelle, im Westteil der Insel, gelang, einen Flugplatz zu erobern, wurden Truppen und Material zunächst hierher nachgeschoben und der Angriff auf der Erde vorgetragen. Am 21. und 22. Mai erschienen, wie erwartet, starke Teile der englischen Kriegsmarine in der Ägäis. Ihre restlose Vertreibung von dieser Nachschubbasis für die auf der Insel kämpfenden Truppen war Vorbedingung der Operation. Die Schlacht: Luftwaffe gegen Kriegsmarine wurde in 48 Stunden vom VIII. Fliegerkorps zu seinen Gunsten entschieden. Die englische Flotte mußte fluchtartig das Seegebiet östlich Kreta räumen. Damit war der Nachschubweg über die Ägäis frei, die siegreiche Beendigung des Kampfes gesichert.

Der Krieg gegen den Bolschewismus

Zwischen dem 22. und 28. Juni — in der ersten Angriffswoche — vernichtete die deutsche Luftwaffe 4107 Feindflugzeuge. Das erschien damals gewaltig, fast unglaubhaft. Bis zum Jahresende hat sich diese Zahl etwa vervierfacht; und immer noch erscheinen Sowjetflugzeuge über der Front. Diese Zahlen sind einer der vielen Beweise, welche Gefahr Deutschland und Europa vom Osten her drohte. Aber auch ein Beweis für die unbedingte Überlegenheit der deutschen Luftwaffe. Haben doch die Sowjetflugzeuge so gut wie gar keine Bomben im Reichsgebiet abgeworfen.

Die Erfolge der deutschen Luftwaffe in den ersten Angriffswochen waren von besonderer Bedeutung. Anscheinend haben sie die feindliche Luftaufklärung weitgehend ausgeschaltet. Das Chaos, das nach der Vernichtungsschlacht bei Bialystock über die Sowjetarmeen hereingebrochen war, darf wohl zum großen Teil auf diese Tatsache zurückgeführt werden.

Neben dem auf dem östlichen Kriegsschauplatz immer wieder geführten Kampf um die Luftherrschaft treten im Sowjetkriege etwa dieselben Aufgaben an die Luftwaffe heran, deren Lösung auch auf anderen Kriegsschauplätzen von ihr gefordert wurden: Unterstützung des Heeres bei der Durchbrechung der Grenzbefestigungen und weiterer befestigter Linien, Hilfeleistung bei den Spitzen angreifender Panzerdivisionen, Zermürbung eingekreister Feindarmeen, Abwehr starker Gegenangriffe. Nur die Ausmaße aller Kampfhandlungen sind hier gigantisch. Entsprechend sind die auf der Erde und in der Luft errungenen Erfolgszahlen.

Bei den operativen Einsätzen tritt eine Zielart besonders in den Vordergrund: die Bekämpfung des dem Feindnachschub dienenden Eisenbahnnetzes, das im Sowjetstaate ohnehin dünnmaschig und daher für die Führung von besonderer Bedeutung ist, zumal gute Straßen noch seltener sind. Die in ganz großem Umfang gelungenen Zerstörungen von Bahnknotenpunkten, offenen Strecken, fahrenden und haltenden Zügen haben zweifellos den gesamten sowjetischen Nachschubdienst schwer behindert. Die vielen Tag- und Nachtangriffe auf den zentralen Knotenpunkt des Bahnverkehrs im europäischen Sowjetreich, Moskau, sind gleichfalls zum großen Teil in diesem Sinne zu werten.

Daneben wurden aber auch in Moskau wie an vielen anderen Stellen kriegswichtige Industriewerke angegriffen. Vielfach handelte es sich um Werke, die der Instandsetzung und Herstellung von Kraft- und Panzerwagen dienen. Bei den ungeheuren Verlusten, welche die Sowjets gerade auch auf diesem Gebiet hatten, werden diese Angriffe einen besonders empfindlichen Engpaß der Kriegsindustrie getroffen haben.

Es ist unmöglich, im Rahmen dieses Aufsatzes auf Einzelheiten aus diesem gewaltigen Ringen einzugehen. Aber auf zwei Formationen der deutschen Luftwaffe muß besonders hingewiesen werden, die unter schwierigen Verhältnissen arbeiteten und einen entscheidenden Anteil an den bisherigen Erfolgen haben: die Luftaufklärung und die Lufttransportverbände.

Die Luftaufklärung hat auf dem weiträumigen Kriegsschauplatz, der arm ist an guten Anhaltspunkten, wie Bahnen, Straßen, größeren Ortschaften, und mit mangelhaftem Kartenmaterial Hervorragendes geleistet. Allein die Feststellung des Verlaufes der eigenen Front, die häufig mit starken Kräften Front nach Westen kämpfte, war für die höhere Truppenführung unendlich wichtig. Und die Fernaufklärung hat trotz fortwährender Bedrohung durch Feindjäger und Flakartillerie der Führung von Luftwaffe und Heer die notwendigen Unterlagen für die operative Führung bringen können.

Endlich waren die Lufttransportverbände die Nachschubtruppe, die immer durchkam: auch wenn die Straßen völlig verschlammt und die Bahnen noch nicht benutzbar waren. Sie brachten zu den entscheidenden Stellen das zur Kampfführung Notwendige heran.

Nordafrika, der Balkan, Kreta und der Ostfeldzug brachten im Jahre 1941 der jungen deutschen Luftwaffe neue Siege und neuen Ruhm. Sie weiß aber, das hinter diesen neuen Feinden der eine große Feind steht: der plutokratische Imperialismus — England und USA.

Das neue Buch:

Flakartillerie greift an

Im Auftrage des Oberkommandos der Wehrmacht herausgegeben von Major i. G. von Lange

Viele Bücher wurden geschrieben über den Kampf unserer Flieger, Panzermänner, U-Bootfahrer und unserer Infanteristen, ohne deren Sieg jeder militärische Erfolg doch nur Stückwerk bliebe. Sie stehen im Mittelpunkt der Wehrmachtberichte, auf sie sind die Blicke gerichtet. Im Schatten dieser bevorzugten Waffen kämpft, in enger Kameradschaft mit ihnen verbunden, die Flakartillerie. Sie kämpft im Luftraum über Großdeutschland und den besetzten Gebieten, auf Schiffen und Booten, sie bricht die Bunker der Maginot- und Metaxaslinie, zerschmettert in Afrika am Halfayapaß 96 Britenpanzer, gewinnt Schlüsselburg und Ösel, verteidigt Kreta, hält Wacht am Eismeer. Sie umschließt Waffen aller Kaliber. Schwere und leichte Geschütze, Eisenbahn- und Vierlingsgeschütze, Flakscheinwerfer und Sperrballone, Feuerleitgerät, Horchgerät, Meß-, Funk- und Nebelgerät. Eine Waffengattung von unglaublicher Vielseitigkeit und höchster technischer Vollkommenheit. Mit wachsender Begeisterung erlebt der Leser die Bild- und Wortberichte, die unter dem Titel „Flakartillerie greift an" (Adler-Bücherei des Scherl-Verlags) den Kampf dieser mächtigen und stolzen, schlechthin universellen Waffe der deutschen Wehrmacht schildern. Hier spricht der Soldat in seiner einfachen Sprache von seinem Fronterleben. Die zahlreichen hervorragenden Bilder sind Kriegsdokumente, die die Atmosphäre der Front eingefangen haben und ausstrahlen. Ein kurzer Überblick über die Geschichte der Flakartillerie und eine knappe Zusammenfassung der besonderen Leistungen von 22 Ritterkreuzträgern der Flakartillerie ergänzen dieses auch ausstattungsmäßig vorbildliche Buch, das für den bescheidenen Preis von RM 1,— zu haben ist. Major Voigt



Wertvolle Bücher für Flieger, Kraftrad- u. Autofahrer ... und alle, die es werden oder sich gründlich ausbilden wollen!

Sönnichsen — **Das Flugzeug**

Umfassendes Handbuch über Aufbau, Triebwerk, Ausrüstung, einschließlich elektrischer Anlage, Anzeigegeräte, FT-Anlage sowie über Instandhaltungsarbeit und Betriebsmaßnahmen. 2. erweiterte und verbesserte Auflage mit 920 Seiten Umfang, mit über 750 Abbildungen und 13 teils mehrfarbigen Tafeln, einer Beilage „Deutsche Flugzeugmuster" sowie einer 24seitigen farbigen Broschur: Beispiel für den Aufbau eines zweimotorigen Mehrzweckeflugzeuges! **Ganzleinenband mit farbigem Aufdruck RM 27.–**

Thoelz — **Das Kraftrad**

Bau und Betrieb, Pflege und Instandsetzung sowie Fahrtechnik und Wettbewerbe. Ein Hand- und Reparaturenbuch. XX. 668 Seiten mit 536 Abbildungen, 4 mehrfarbigen Tafeln, einem Alphabet, Sachregister sowie einer beigelegten Broschur: „Tabellenwerte zur Einregulierung von Kraftradmotoren". Die Deutsche Schlosserzeitung schreibt u. a.: Besonders wertvoll dürfte auch der Abschnitt über Störungen am Kraftrad und ihre Behebung sein. **Ganzleinenband RM 19.–**

Automobiltechnisches Handbuch

v. Bussien (und 39 Fachmitarbeitern!). Schwierigkeiten aller Art lassen sich überwinden, das Verständnis vom Fahrzeug, seiner Konstruktion, den Werk- und Kraftstoffen, Schmiermitteln usw. wächst, Sie werden sach- und fachkundig in allen Auto-Fragen belehrt. Ein ausgezeichnetes Nachschlagewerk mit 1579 Seiten, 1785 erklärenden Bildern und wertvollen Tabellen. Allerneueste Auflage! Sie werden großen Nutzen davon haben. **Ganzleinenband RM 36.–**

Die Grundlagen fachgerechter Kraftfahrzeug-Ausbesserung von Ober-Ingenieur Mayer-Sidd. Das einzig dastehende Werk ist von einem Praktiker für die praktische Werkstattarbeit ausgearbeitet. Durch zahlreiche Beispiele und Abbildungen gibt es wertvolle Winke, hilft Fehlerquellen finden und ist als Nachschlagewerk ungemein wichtig. Durch Auswertung der vermittelten Kenntnisse macht sich das Werk rasch bezahlt. 3 Ganzleinenbände mit 628 Seiten, 655 Bildern, Tabellen und Sonderbeilagen **RM 33.–**

Lieferung Nachnahme spesenfrei oder bequeme Monatsraten von M 3,–, bei den Werken 3 und 4 M 4,–. Erfüllungsort: Berlin-Tempelhof. Postscheckkonto: Berlin 7305.

Walther FREUND & Co., Wafco, gegründet 1889, Berlin SW 11/Adl.



Nichts versäumt?

Wenn Sie einst in vorgerückten Jahren sich sagen müssen, daß Sie nicht an Ihre alten Tage gedacht haben, wird es vielleicht zu spät sein. Für das Alter und die Familie muß man rechtzeitig sorgen. Je früher, desto vorteilhafter für Sie.

Ein 25jähriger, der 2 Mark im Monat zurücklegt, erhält mit 65 Jahren rund 1000 Mark, für 20 Mark rund 10000 Mark oder eine Pension. Stirbt er vor dem 65. Lebensjahre, so erhält die Familie das Kapital oder eine Pension – auch im Kriegssterbefall. Durch hohe Versichertendividenden ergeben sich in Wirklichkeit noch günstigere Zahlen.

Die Gothaer besteht 114 Jahre! Sie beruht auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit – das ist ihre Stärke. Die Versicherten erhalten alle Überschüsse unverkürzt als Dividende.

Jetzt ausschneiden und als Drucksache an Gothaer Lebensversicherungsbank a. G., Gotha, senden (3 Pfg.). Diese Anfrage verpflichtet Sie zu nichts.

Senden Sie mir Ihre Schrift „Gotha-Schutz". Ich könnte monatlich RM .... zurücklegen. Welche Summe kann ich damit versichern?

Herr / Frau / Frl. .... Geburtsdatum: ....

Beruf: .... Wohnort: ....

Gau: / Kreis: .... Straße u. Nr. .... A 51





Zuverlässige Helfer der Menschheit

sind pharmazeutische Präparate, die schon seit Jahrzehnten zur Erhaltung der Gesundheit unschätzbare Dienste leisten.

Sie erleichtern das Leben und schützen vor manchem Ungemach.

Unsere Präparate haben in allen Teilen der Welt zahllosen Menschen geholfen.

SANATOGEN • FORMAMINT • KALZAN

Bauer & Cie. / Johann A. Wülfing / Berlin SW 68



Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Die Karte als Detektiv

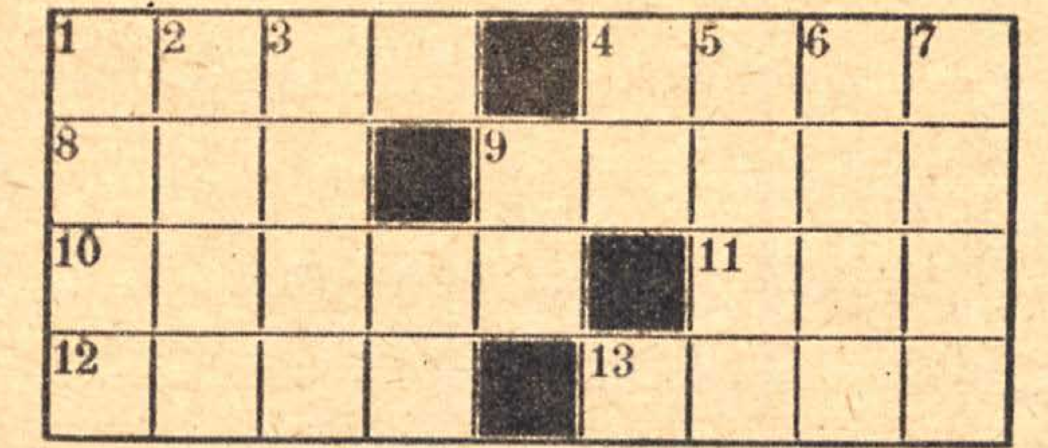
Ebenso wie ein Detektiv Verbrecher und verborgenes Diebesgut ans Tageslicht bringt, ist auch ein Kartenblatt aus einem gewöhnlichen Spiel in der Lage, verborgene oder unbekannte Kartenblätter ausfindig zu machen. Während der Vorführende seinen Zuschauern diese Tatsache bekanntgibt, entnimmt er einem regulären Kartenspiel einige Karten und legt sie als kleines Päckchen verdeckt auf den Tisch. Er läßt dann aus dem Rest des Spiels von drei verschiedenen Zuschauern je eine Karte ziehen und genau ansehen. Dann werden die gezogenen Karten wieder ins Spiel gesteckt. Der Vorführende bittet nun einen Zuschauer, die Karten der Reihe nach vom Spiel, das mit dem Rücken nach oben gehalten wird, abzunehmen und sie in Reihen von je acht Karten verdeckt auf den Tisch zu legen. Wenn das geschehen ist, erklärt der Vorführende, daß er nun diese Karten nicht mehr anrühren werde.

Er nimmt sodann die vorher aus dem Spiel herausgenommenen Karten — es sind acht Stück — in die Hand und legt sie verdeckt in einer Reihe auf den Tisch. Er erklärt dann: „In jedem Kartenspiel gibt es eine Detektivkarte, die unbekannte — in diesem Falle also die drei gezogenen — Karten herausfindet. Ich weiß nicht, welche Karte in unserem Spiel die Detektivkarte ist, ich weiß aber, daß es eine von den acht Karten ist, die ich hier auf den Tisch gelegt habe. Bitte, mein Herr, nennen sie eine Zahl zwischen eins und acht!" — Es wird z. B. fünf gesagt, und sofort zählt der Vorführende die acht für sich liegenden Karten ab, indem er auf jede mit dem Finger tippt, und dreht die fünfte um. Es ist eine Sieben. Das ist also die Detektivkarte. „Bitte, mein Herr zählen Sie genau so, wie ich es eben getan habe, die übrigen 24 Karten ab und drehen Sie die siebente um!" — Es zeigt sich, daß es die erste der gezogenen Karten ist. Nun beginnt das Zählen wieder bei der rechts von der Lücke liegenden Karte (oder bei der achten Karte des Spiels); die siebente wird wieder herumgedreht — es ist die zweite gezogene Karte. In gleicher Weise wird die dritte gezogene Karte abgezählt. Der Vorführende schiebt dann die übrigen der von ihm ausgewählten Karten scheinbar „harmlos" zusammen, vergißt aber nicht, wenigstens einige davon zu zeigen. Es ergibt sich, daß z. B. ein As, ein König, eine Zehn und eine Neun von ihm ausgewählt waren. Der Vorführende konnte unmöglich wissen, welche Zahl genannt und welche Karte somit als Detektivkarte festgestellt wurde. Er konnte also auch nicht etwa die Karten in bestimmter Reihenfolge legen . . .

Die Erklärung dieses verblüffenden Kartenkunststücks ist recht einfach: Der Vorführende nimmt vorher die vier „Sieben" und dazu vier beliebige Karten aus dem Spiel. Die vier „Sieben" liegen auf dem Rücken des Päckchens, sie kommen also beim Auflegen der Karten als erste, zweite, dritte und vierte Karte zu liegen. Dann folgen die vier übrigen Karten als fünfte, sechste usw. Man richtet es nun so ein, daß stets eine Sieben ausgewählt wird. Wird eine Zahl von 1 bis 4 genannt, so fängt man links an zu zählen, wird dagegen eine Zahl von 5 bis 8 genannt, so beginnt man beim Zählen von rechts — also eigentlich bei der achten Karte. Das merken aber die Zuschauer nicht. Das Ziehen der drei Karten erfolgt ohne jede Beeinflussung. Beim Zurückstecken der Karten ins Spiel zählt man heimlich sechs Karten ab und öffnet bei der sechsten Karte das Päckchen, so daß die erste gezogene als siebente Karte zu liegen kommt. Dann zählt man wieder unbemerkt sechs Karten ab, so daß die zweite gezogene als 14. Karte ins Spiel kommt usw.

Man sollte die Vorführung möglichst nicht wiederholen. Läßt sich aber eine Wiederholung nicht vermeiden, so benutzt man das zweite Mal einen König (4) oder eine Dame (3) als „Detektivkarte".

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 etwas Furchterregendes, 4 Stadt an der Mündung des Don, 8 Wappentier, 9 Pionier der Luftfahrt, 10 Flugzeugtyp, 11 Sportgerät, 12 Begrenzung, 13 Stadt in Thüringen; b) von oben nach unten: 1 Nebenfluß der Mosel, 2 Stadt in Brasilien, 3 chemischer Grundstoff, 4 Größenmaß, 5 Erzählung, 6 deutscher Strom, 7 weiblicher Vorname, 9 Brettspiel. 54002

Silbentauschrätsel

Debet — Kerker — Belgrad — Nagel — Feuer — Dollar — Bargeld — Berlin — Ranzen — Sittich — Nervi — Pendel — Gellert

Bei den vorstehenden Wörtern ist je die letzte Silbe zu streichen und eine der nachfolgenden Silben voranzusetzen, so daß man Wörter anderer Bedeutung erhält.

an — dü — e — eu — gie — i — i — ja — nach — rie — sper — til — zent

Die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen Flugzeugtyp. 54176

Auflösungen aus Heft 26

Kreuzworträtsel: a) 1 Amor, 4 Luft, 7 Ida, 8 Ali, 10 Los, 12 Leim, 14 Hort, 15 Luegner, 16 Idar, 18 Leba, 20 Sen, 21 Ara, 22 Not, 24 Eder, 25 Unze; — b) 1 Ade, 2 Mailand, 3 Ra, 4 Li, 5 Florenz, 6 Tor, 7 Iltis, 9 Lager, 11 Staat, 13 Mur, 14 Hel, 17 Dee, 19 Boe, 21 Ar, 22 Au.

Silbentauschrätsel: Söller, Torwart, Utrecht, Rorschach, Meran, Bozen, Oker, Ornat, Toga. — Sturmboot.

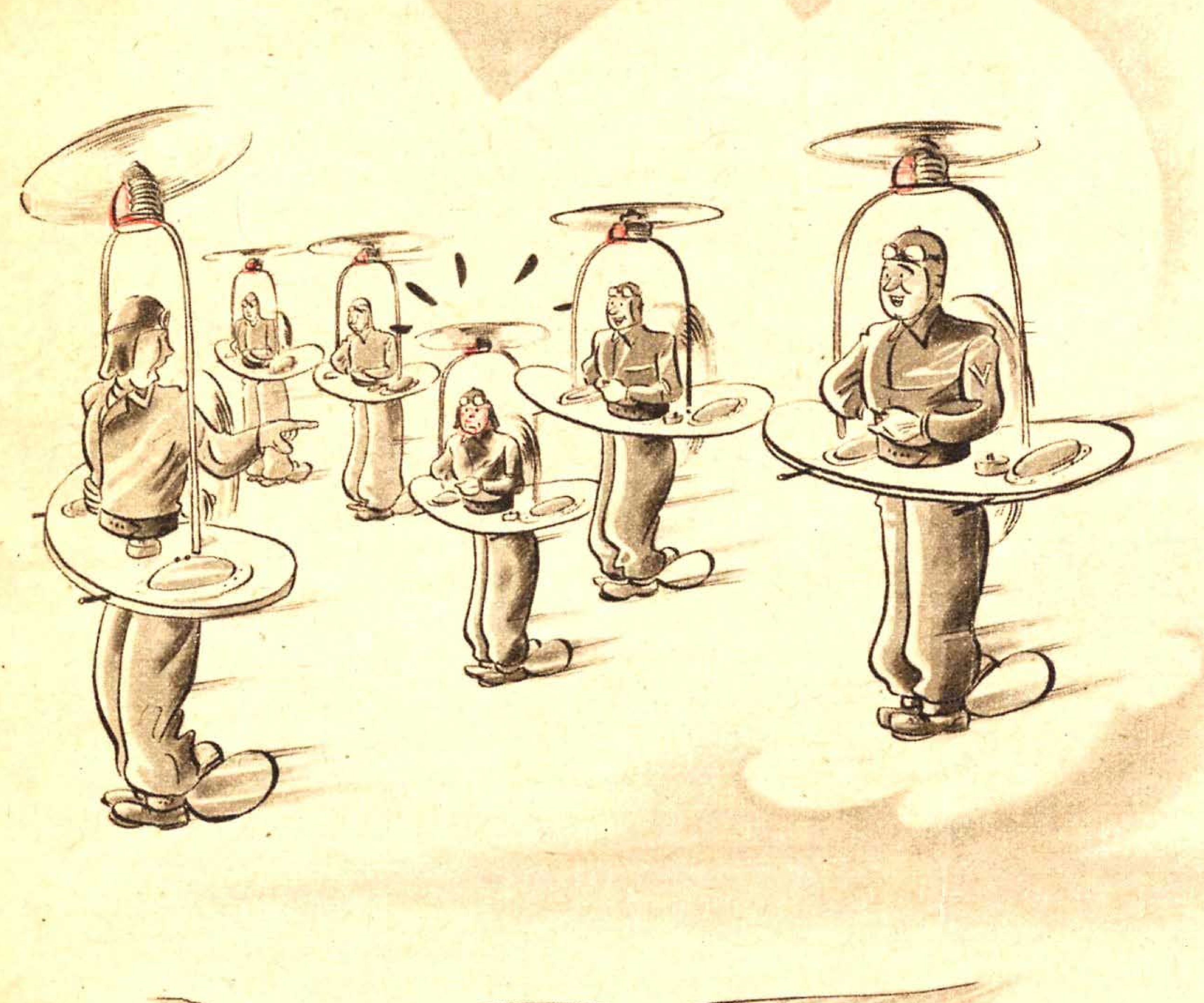
Umstellrätsel: Bast, Orkan, Regen, Dahn, Feier, Utah, Nord, Kilo, Eiger, Regal. — Bordfunker.

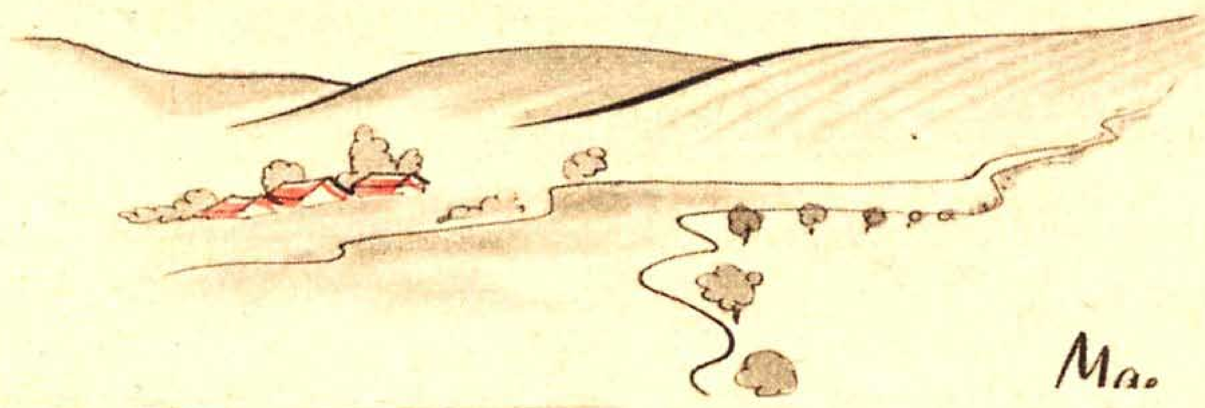
Erweiterungsrätsel: Salat, Siegel, Klappe, Reigen, Geier, Rand, Ratte, Ruhm, Laie, Kali. — Lilienthal.

Pfennigverteilung: Es sind folgende Beträge einzusetzen: Erste Reihe: 7, 2, 9; zweite Reihe: 8, 6, 4; dritte Reihe: 3, 10, 5.— Nötig zum Belegen sind 54 Pfennig, also drei 1-Pfennigstücke, acht 2-Pfennigstücke, fünf 5-Pfennigstücke und ein 10-Pfennigstück. Drei andere Lösungen entstehen, wenn man das belegte Quadrat jeweils um 90 Grad dreht.

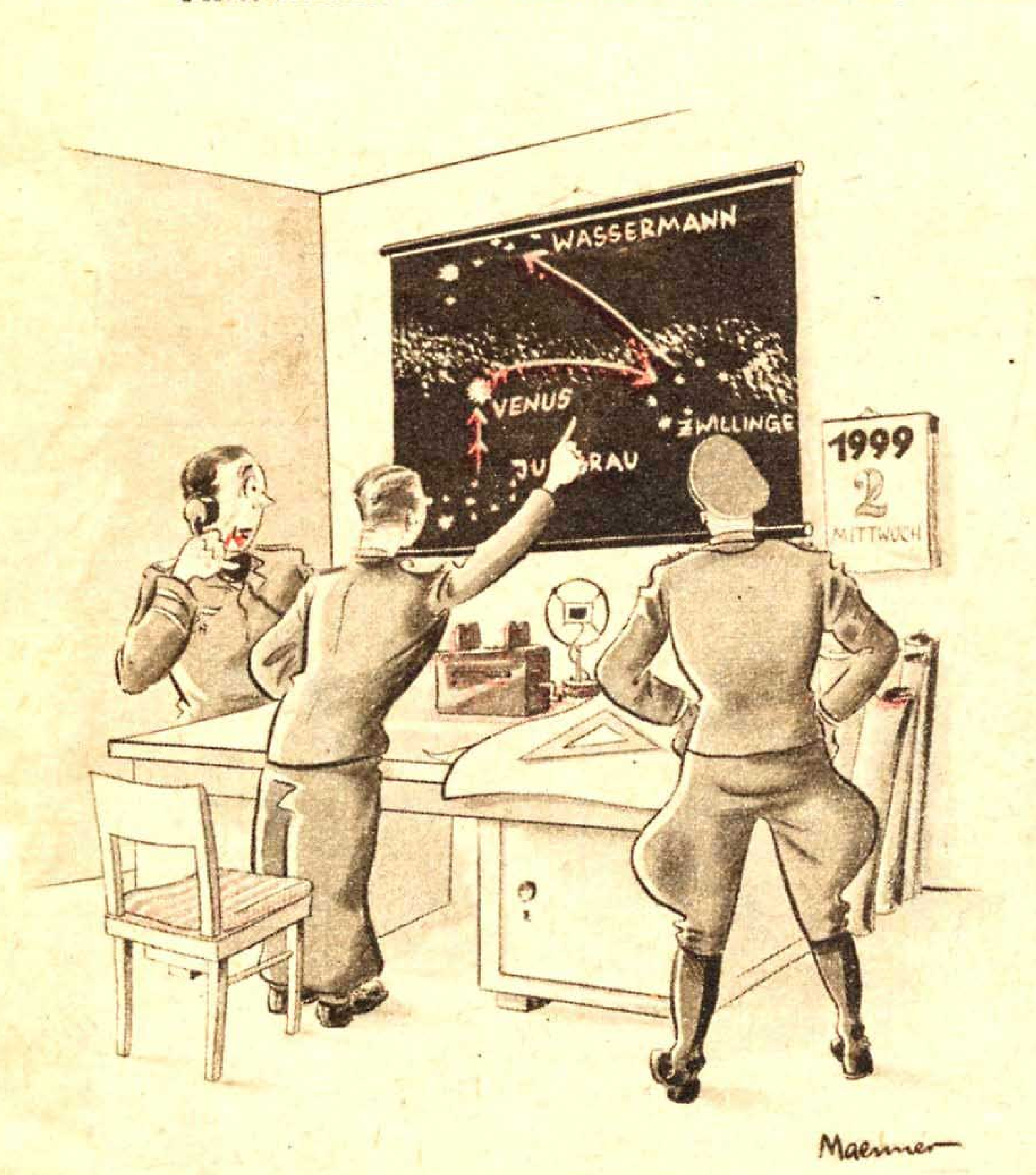
Bilderrätsel: W (Vi) er (N) e (s) t w As Wil l der Kann (e) s = Wer etwas will, der kann's.

Kastenrätsel: 1 Lyrik, 2 Udine, 3 Floß, 4 Texas, 5 Finte, 6 Leibl, 7 Order, 8 Talmi, 9 Turin, 10 Essig. — Luftflotte; Kesselring.





„Wer vermasselt denn da wieder die ganze Richtung?!" — „Flieger Schwelm, Herr Unteroffizier. Der kann aber nichts dafür, er hatte Fehlzündung!"





Der Mann im Mond: „Donnerwetter — jetzt hat man nicht mal hier oben mehr Ruhe!"

Links: **Fernruf aus dem Äther:** „Sternflug von der Venus über die Milchstraße zu den Zwillingen geglückt . . . Sitzen aber jetzt beim Wassermann fest . . . haben keinen Treibstoff mehr . . ."



Sonntagsaus

„Siehste Erika — ...n habe gleich gesagt, daß wir das Gleichgewicht verlieren, deine Freundin ist eben zu schwer!"



Links: „. . . und die beiden süßen Engel habe ich aus der Troposphäre mitgebracht!"

Rechts: Die Eisenbahn ist überlebt, man sieht nur mehr Geleitzüge in der Luft

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw. 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 11. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. Entered as second class matter at the Post-Office New York, N. Y. Printed in Germany